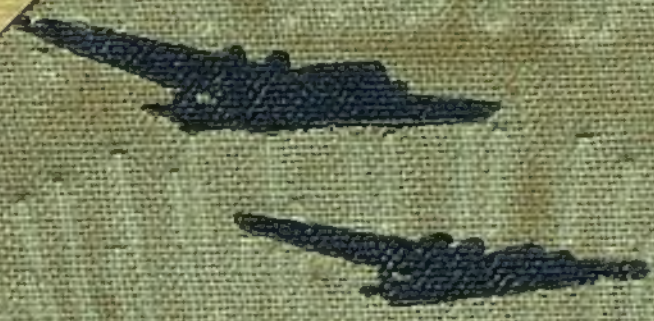
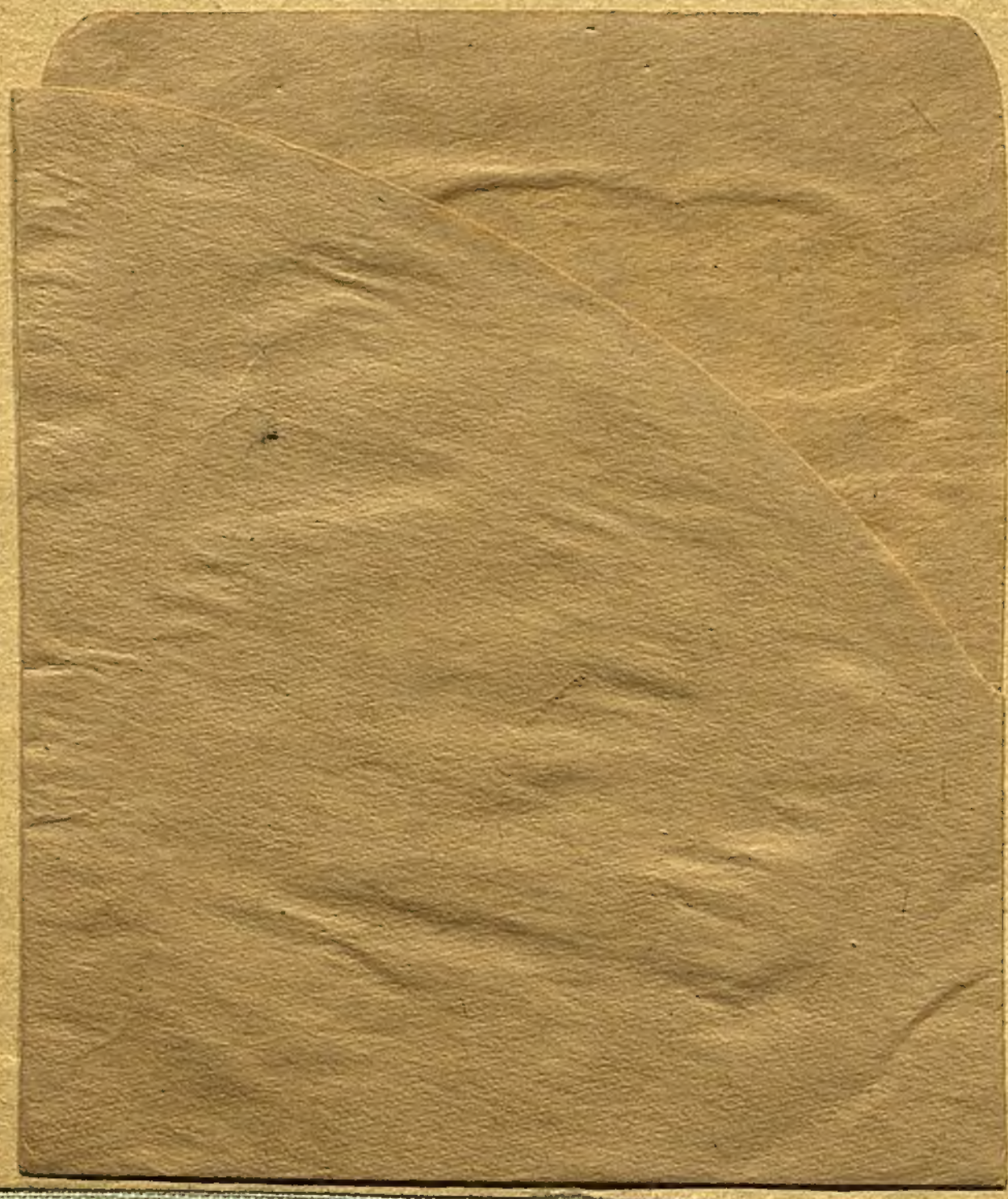
С 91(98)
Г 203



На полюс!

152028



1948

2002

1995

2010

Нейтрализация
20 10 г.

БЛЕСТЯЩАЯ ПОБЕДА СОВЕТСКИХ ПОЛЯРНИКОВ

21 мая 1937 года, в 4 часа 52 минуты, самолет «СССР-Н-170», пилотируемый героем Советского Союза М. В. Водопьяновым, вылетел с острова Рудольфа, взяв курс на полюс. В 11 часов 35 минут тов. Водопьянов совершил блестящую посадку на лед в районе полюса.

На борту самолета находились тт.: О. Ю. Шмидт, М. В. Водопьянов, М. С. Бабушкин, И. Т. Спирин, Ф. И. Бассейн, П. П. Петенин, С. А. Иванов. На полюсе высажена группа в составе тт.: И.Д. Папанина, Э. Т. Кренкеля, Е. К. Федорова, П. П. Ширшова, также прилетевших на самолете «СССР-Н-170».

Над Северным полюсом развевается флаг Союза Советских Социалистических Республик.

(„Правда" от 22 мая 1937 г.)

19[illegible]
1948

8154к

1966 г.

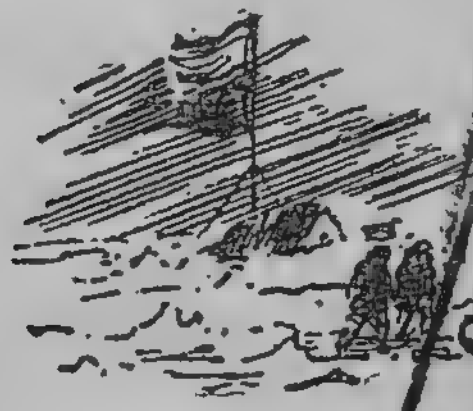
812.1K

Library

НА ПОЛЮС!

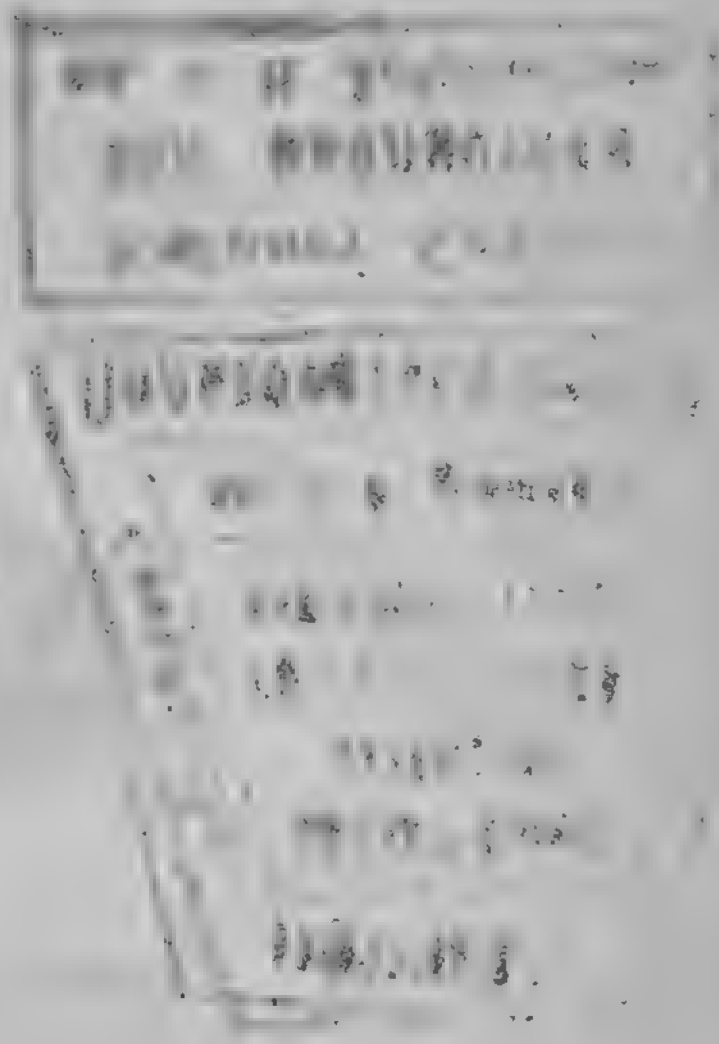
СБОРНИК СТАТЕЙ И РАССКАЗОВ
О ЗАВОЕВАНИИ
СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

Составили
Фаб. ГАРИН и Н. ПОДОРОЛЬСКИЙ



Свободна от выдачи
ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ
ЭКЗЕМПЛЯР
ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ЛИТОВСКОЙ ПАЛАТЫ
им. Н. А. Добролюбова
Пользоваться без
Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

ИЗДАТЕЛЬСТВО ЦК ВЛКСМ
МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ
1937

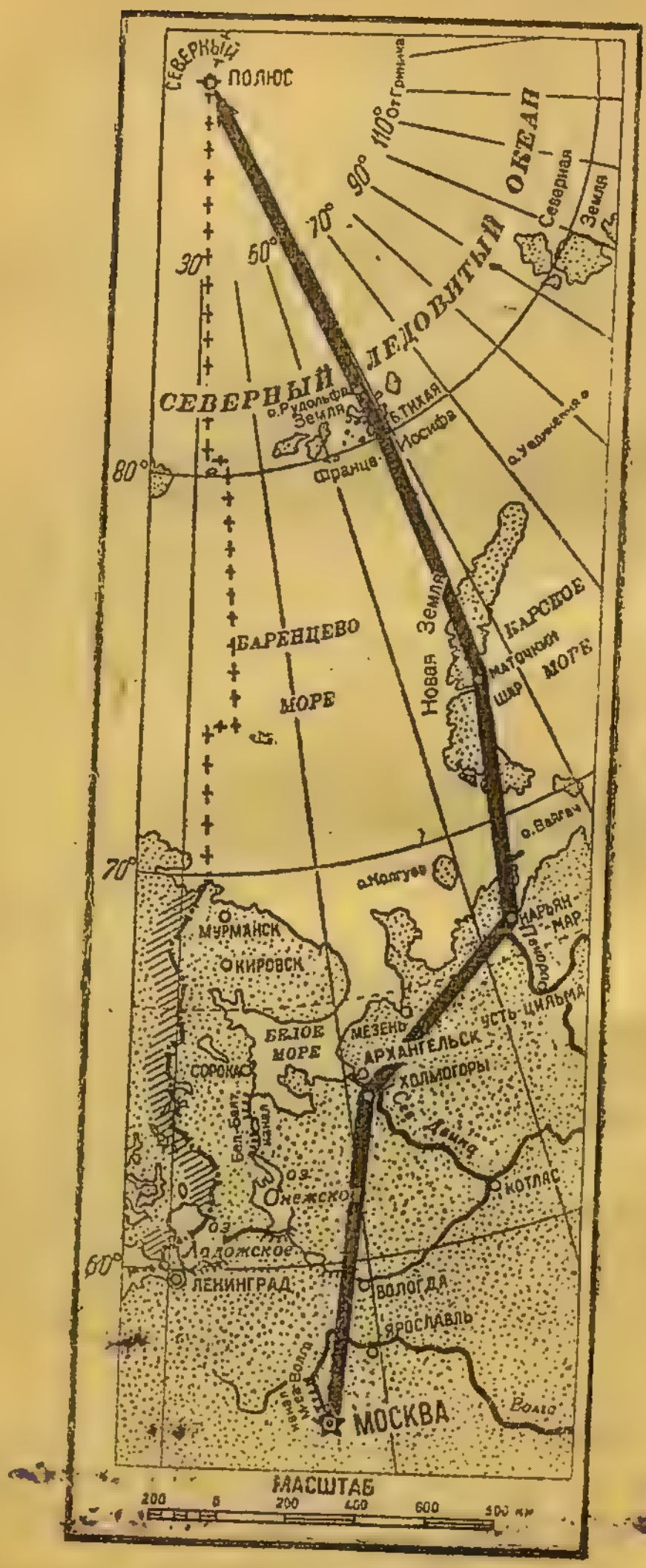


ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

В мае 1937 г. большевики вписали одну из блестящих страниц в историю завоевания Арктики. Советские летчики во имя науки, по заданию коммунистической партии и советского правительства, вылетели на полюс, совершили посадку на дрейфующую льдину, подняли на полюсе советский флаг и оставили там четырех отважных зимовщиков.

Не стяжательство, не погоня за славой и не простая любознательность, а желание проникнуть в тайны природы для того, чтобы обогатить человечество научными знаниями и поставить эти знания на службу великому делу строительства коммунизма в Советской стране — вот что лежало в основе блестящей воздушной экспедиции на полюс советских рыцарей отваги и мужества.

В этой книге собраны материалы о важнейших экспедициях на Северный полюс: мемуары и дневники самих руководителей или участников экспедиций, наиболее интересные и содержательные факты из книг, посвященных этому вопросу, материалы о подготовке и проведении экспедиции на Северный полюс советскими летчиками и полярниками.


СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС
от Гринвича
110°
90°
70°
50°
30°
80°
70°
60°
СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН
Северная Земля
о. Рудольфа
Земля Франца-Иосифа
Белая
о. Уединения
Новая Земля
Карское море
Баренцево море
Маточкин шар
о. Колгуев
о. Вайгач
Мурманск
Кировск
Белое море
Мезень
Архангельск
Усть-Цильма
Печора
Сорока
Беломорско-Балтийский канал
Холмогоры
Сев. Двина
Онежское оз.
Ладожское оз.
Котлас
Ленинград
Вологда
Ярославль
Волга
Москва
МАСШТАБ
200 0 200 400 600 800 км

Академик О. Ю. ШМИДТ

ЗАЧЕМ МЫ СТРЕМИМСЯ НА ПОЛЮС

Северный полюс — воображаемая географическая точка, в которой находится также воображаемая ось вращения земли. На Северном полюсе сходятся все земные меридианы. Куда ни взглянуть с этой точки, взгляд упадет на юг.

Нас интересует, однако, не точка полюса, которую, кстати сказать, очень трудно определить. Теперь уже известно, что в районе Северного полюса, в Центральном полярном бассейне, суши нет, а есть глубокий океан, покрытый почти сплошным льдом. Он находится в постоянном движении — в дрейфе. Если допустить, что на точке Северного полюса стал человек, то его в то же мгновение унесло бы с этой точки.

Для определения местонахождения полюса требуется измерить высоту солнца или других светил над горизонтом и произвести соответствующие астрономические вычисления. Понятно, что за время этих вычислений ледяной дрейф пронесет наблюдателя через полюс в какую-то другую точку.

Отсюда ясно, что большой вековой задачей является не достижение одной точки, а проникновение в глубь всего Центрального полярного бассейна, в том числе и в район, непосредственно окружающий Северный полюс.

ПЕРВЫЕ ПОЛЯРНЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ

Первые полярные экспедиции, относящиеся еще к XVI веку, ставили себе другую, более практическую цель. Они хотели пройти из Европы в Азию северными морями: либо так называемым северо-восточным проходом — мимо северных берегов Азии, либо северо-западным проходом — мимо берегов Америки.

Северный морской путь рисовался как кратчайший путь для торговли между Западной Европой и Восточной Азией — Китаем и Японией. Как известно, попытки открыть этот путь не увенчались успехом вплоть до XIX века (экспедиция Норденшельда в 1878—1879 гг.), а практическое освоение северо-восточного прохода удалось только советским ученым и морякам в недавнее время.

В XIX веке всеобщий интерес сосредоточился на другой задаче: достигнуть Северного полюса. Многочисленные экспедиции на санях с собачьей упряжкой стремились продвинуться возможно дальше на север. К научной любознательности при этом примешивалась изрядная доля чисто спортивного интереса. Однако экспедиции XIX века цели не достигли, хотя попутно был собран огромный географический материал о северных странах и о южной части Ледовитого океана.

Даже среди ученых в то время господствовало фантастическое представление о районе полюса. Одни были убеждены, что там существует земля, большой остров. Другие, отвергая возможность открытия в Центральном

полярном бассейне земли, считали, что он представляет открытое море, где, по крайней мере летом, льда вовсе нет или его очень немного. Отсюда делался вывод, что суда могут проникнуть до самого полюса.

Страстное желание осуществить древнюю мечту человечества приводило очень серьезных ученых к переоценке случайных наблюдений и к совершенно фантастическим гипотезам. Следует напомнить любопытный случай в истории науки: неправильная гипотеза о существовании открытого Полярного моря, особенно яростно защищавшаяся авторитетным географом 60-70-х годов прошлого столетия Петерманом, принесла очень большую пользу. Не будь этой гипотезы, не было бы стольких попыток проникнуть далеко на север, не было бы целого ряда замечательных экспедиций, которые, хотя и не достигли полюса, но значительно обогатили наши знания. Сюда относится, например, австрийская экспедиция Вейпрехта и Пайера (1872-1874 гг.), которой была открыта Земля Франца-Иосифа.

Крупнейший полярный исследователь всех времен Фритьоф Нансен не разделял этой гипотезы. Он, наоборот, доказывал и доказал возможность проникновения в Центральный полярный бассейн и даже к полюсу вместе с дрейфующим льдом.

Еще до Нансена было замечено, что останки кораблей, погибших у северо-восточных берегов Сибири, иногда через несколько лет выносились льдом к берегам Гренландии. На основании подобных наблюдений было высказано предположение, что существует постоянное и мощное, хотя и медленное, тече-

ние, которое проходит через Полярный бассейн с востока на запад.

Нансен не убоялся льда и не стал уходить от него. Больше того, он решил дать своему судну возможность вмерзнуть в полярный лед в районе Ново-Сибирских островов, откуда, по его расчетам, дрейф должен был понести судно через район полюса к берегам Америки. Эта чрезвычайно смелая идея была встречена почти всеобщим недоверием со стороны полярных исследователей того времени. Но Нансен на деле доказал ее правильность.

Знаменитое путешествие Фритьофа Нансена на корабле «Фрам» продолжалось с 1893 до 1896 года. Судно было построено таким образом, чтобы лед при сжатии не сдавливал его, а выталкивал на поверхность. Дрейф льда прошел южнее, чем рассчитывал Нансен. «Фрам», вмерзший в полярные льды, пронесло вместе с ними южнее полюса, и корабль вышел не к берегам Америки, а к северу от Шпицбергена.

Во время этого знаменитого дрейфа корабль Нансена пересек никогда ранее не посещавшиеся северные области земного шара, достигнув наивысшей широты — 85° 56′. Видя, что дрейф отклоняется к югу, Нансен сделал смелую попытку продвинуться дальше в сторону полюса с помощью собак.

14 марта 1895 года Нансен и его спутник Я. Иогансен на широте в 84° 5′ покинули борт «Фрама» и спустились на лед. С огромными трудностями, преодолевая торосы, Нансен и Иогансен дошли 8 апреля до рекордной широты в 86° 14′. Убедившись в невозможности проникнуть дальше к северу, они вер-

нулись на Землю Франца-Иосифа. Здесь Нансен перезимовал и в 1896 году на случайном английском судне возвратился в Норвегию. Почти одновременно в Норвегию вернулся и «Фрам».

Хотя Нансен и не достиг полюса, его экспедиция разрешила много важнейших задач полярного исследования. После путешествия Нансена стало ясно, что северная часть Ледовитого океана покрыта льдом и что постоянный дрейф его действительно существует.

Рекорд Нансена (86° 14′) через несколько лет перекрыла итальянская экспедиция герцога Абруццкого. Одна из партий этой экспедиции, зимовавшей со своим кораблем у северного берега Земли Франца-Иосифа, 25 апреля 1900 года дошла под начальством Каньи до широты 86° 34′, примерно на 37 километров севернее, чем Нансен. Во время этой экспедиции погибла одна из вспомогательных партий в составе трех человек.

Хотя Каньи продвинулся ближе к полюсу, нежели знаменитый норвежец, случайная экспедиция итальянцев не принесла и малой доли тех огромных научных результатов, которые дало путешествие Нансена.

Несколько раньше была впервые предпринята попытка атаковать полюс с воздуха при помощи аэростата. В июле 1897 года шведский инженер Саломон Андрэ поднялся на воздушном шаре со Шпицбергена. Через три дня, оказавшись на широте 82° 56′, Андрэ был вынужден опуститься на лед.

Судьба этого отважного человека несколько десятилетий волновала человечество. Лишь совсем недавно, в 1930 году, на небольшом

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

15928

острове Белый (между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа) были найдены останки Андрэ и его спутников. Дневник Андрэ сохранился в кармане его полуистлевшей одежды. Сейчас он издан на многих языках.

Кроме перечисленных попыток достижения полюса было много других. Они кончались безрезультатно или трагической гибелью участников экспедиций.

В 1909 году первый человек дошел до Северного полюса. Это был американец Роберт Пири, посвятивший всю свою жизнь достижению полюса. 23 года Пири непрерывно работал над этой задачей, подготовляя одну экспедицию за другой. Каждый раз после очередной неудачи он, не падая духом, вновь брался за подготовку следующего похода.

Пири базировался на севере Гренландии и прилегающем к ней острове, так называемой Земле Гранта. Во время своих многочисленных попыток продвинуться на север Пири изумительно овладел техникой полярных походов с помощью собак. Однако он не достиг бы цели, если бы не привлекал систематически к участию в экспедициях представителей племени эта — самого северного из эскимосских племен.

Он десятками набирал эскимосов в качестве погонщиков ездовых собак (каюров). Он заимствовал у эскимосов наиболее целесообразную, легкую и в то же время теплую одежду, методы упряжки и т. п.

В последний раз Пири отправился в экспедицию в 1908 году. Перезимовав на своей базе, он 22 февраля 1909 года вышел по направлению к полюсу. Пири послал вперед несколько вспомогательных партий, кото-

рые должны были разведать наиболее удобный путь среди торосов и оставить в нескольких заранее намеченных пунктах запасы продовольствия. Это дало возможность Пири двигаться без остановок и экономить свои силы.

Характерно, что всех своих спутников, прибывших с ним из Соединенных штатов, Пири одного за другим отправлял обратно с промежуточных баз. В последний перегон он вышел в сопровождении только эскимосов и врача-негра. Роберт Пири, этот большой человек, проявил себя истинным представителем капиталистической и шовинистической Америки: он хотел быть единственным «белым», который достиг полюса.

На этот раз экспедиция оказалась успешной. 6 апреля 1909 года Роберт Пири, по своим вычислениям, достиг Северного полюса.

Победа Пири была огромной. Он первым осуществил то, к чему стремилось столько отважных людей. Слава Пири останется в веках. Однако научные и практические результаты его похода были невелики и не находились ни в каком соответствии с затраченными усилиями.

Дело в том, что Пири по самой технике его экспедиции стремился как можно скорее пройти к полюсу и вернуться обратно. Иначе перед ним вставала реальная угроза недостатка корма для собак. Пири смог пробыть в районе полюса лишь немного больше суток.

На обратном пути он пытался измерить глубину океана, но трос его лота лопнул, не дойдя до дна, после того как было выпуще-

но 2 742 метра. В районе полюса Пири сделал несколько астрономических наблюдений, чтобы возможно точнее определить свое место и удостовериться, что он действительно достиг полюса. Для этого он несколько раз пересек точку, которую считал полюсом. Тем не менее возник спор о том, был ли в действительности Пири на Северном полюсе.

Другой американец — Кук — выступил с заявлением, что он был на полюсе раньше Пири. Несколько лет дискуссия на тему «Пири или Кук?» занимала большое место во всей мировой печати, пока с несомненностью не было установлено, что Кук оказался ловким мошенником. Что касается Пири, то ни один серьезный исследователь не сомневается в его добросовестности. Вопрос заключается только в том, достаточно ли точны были его инструменты для астрономических наблюдений, учитывались ли атмосферные влияния и т. п.

Пири представил подлинные записи своих вычислений на суд официальных научных учреждений Соединенных штатов. Комиссия из виднейших американских специалистов проверила его вычисления и нашла их правильными. Однако другие ученые, более подробно анализируя каждое наблюдение, приходили к выводу, что в них могла быть допущена ошибка не на десять миль, чего не отрицал сам Пири, а гораздо более значительная — до 160 километров.

Можно думать, что критики сильно преувеличили. Пири действительно был либо на самом полюсе, либо очень близко от него. Для нас этот спор не представляет большого интереса. Мы далеки от того, чтобы дать спор-

тивным соображениям перевес над научными. Для нас важно, что Пири был в Центральном полярном бассейне, где с несомненностью установил наличие в районе полюса глубокого моря, покрытого льдом.

Надо понимать, что отдельные посещения полюса или какой-либо другой точки океана не могут привести к окончательным и бесспорным выводам и результатам. Необходимы длительные систематические исследования, многократные астрономические наблюдения, тщательное измерение скорости и направления дрейфа льдов. История похода Пири лишний раз подтверждает, что дело не в «открытии» полюса, а в том, чтобы в районе полюса поработать, а, стало быть, и пожить достаточно длительное время.

После Пири эта задача оставалась невыполненной до наших дней, хотя к исследованию полюса были привлечены новейшие технические средства — самолеты и дирижабли. Полюс несколько раз по воздуху пересекали (или, по крайней мере, где-то близко от него проходили), но на полюсе не высаживались.

Наряду с Пири рекорд пребывания в Полярном бассейне принадлежит Амундсену и его спутникам по самолетной экспедиции 1925 года. Задачей экспедиции, по словам самого Амундсена, было «проникнуть как можно дальше в неисследованную область между Шпицбергеном и полюсом и выяснить, что там находится или чего там не находится».

Двум самолетам удалось достигнуть широты 87° 43′, где они опустились на покрытую шугой полынью. Один самолет был поврежден. Другой с неимоверными усилиями вы-

тащили на лед. После нескольких недель тяжелой работы по расчистке аэродрома вся экспедиция, пересевшая на уцелевший самолет, благополучно возвратилась.

В 1926 году Амундсен отправился к полюсу уже на дирижабле. Это был дирижабль «Норвегия», конструкции Умберто Нобиле. Экспедиция финансировалась американцем Элсвортом. В районе полюса были сброшены сразу три различных национальных флага — норвежский, американский и итальянский.

Перед самым вылетом Амундсена на «Норвегии» со Шпицбергена оттуда же стартовал американский летчик Бэрд. На своем небольшом самолете он благополучно долетел до района полюса и в тот же день вернулся обратно, покрыв без посадки около 2 тысяч километров. Полет «Норвегии» был также удачным.

В 1928 году У. Нобиле повторил полет на однотипном дирижабле «Италия». Он достиг района полюса, но на обратном пути дирижабль потерпел катастрофу, которая до сих пор свежа в общей памяти. Оставшаяся в живых часть экспедиции Нобиле оказалась на дрейфующих льдах, откуда была спасена советской экспедицией на ледоколе «Красин» под начальством профессора Р. Л. Самойловича.

Во время одной из попыток притти на помощь экспедиции Нобиле погиб славной смертью на боевом посту полярников крупнейший исследователь полярных стран Руал Амундсен.

В том же 1928 году американцы Уилкинс и Эйельсон совершили рекордный перелет на самолете с Аляски на Шпицберген. Они не

ставили своей целью пролететь обязательно над полюсом, а шли по прямой линии — через Полярный бассейн. Впоследствии Эйельсон во время другого смелого полета погиб на побережье Чукотского полуострова, а Уилкинс стал поборником нового способа достижения полюса — на подводной лодке. Попытка эта кончилась полной неудачей.

Каковы же итоги смелых экспедиций в Центральный полярный бассейн?

Несомненно, что люди на Северном полюсе были. Открывать полюс, как точку, больше не приходится.

Зачем же мы снова стремимся на полюс? Чтобы еще раз повторить работу, сделанную нашими предшественниками?

Нет, наша задача принципиально иная.

ВКЛАД В НАУКУ

Предыдущие экспедиции, поражавшие своей смелостью, не дали и не могли дать значительного научного материала. Несмотря на достижение полюса, Центральный полярный бассейн остается неисследованным. Не было даже попыток практического использования данных научных исследований в районе полюса.

Советские полярные исследования имеют свою славную историю и свой совершенно отчетливый характер.

Ко всему комплексу проблем Арктики мы подошли с точки зрения единства теории и практики, при котором научные исследования и практическое использование идут рука об руку. Второй наш принцип — вести научные наблюдения не отрывочно, при крат-

ковременных экспедициях, а изо дня в день, непрерывно и всесторонне.

Исходя из этих принципов, мы покрыли острова и побережье советской части Северного Ледовитого океана сетью полярных станций, которые непрерывно наблюдают за погодой, состоянием льда, химией и физикой моря и т. п. Полярные станции дали нам прочную основу для практического освоения мореплавания в Ледовитом океане.

Так и только так мы должны подходить и к проблеме изучения Северного полюса.

Мы не стремились бы туда, если бы не знали, что в районе полюса надо провести очень серьезные научные исследования, полезные и нужные нашему строительству. Нас не могли удовлетворить изолированные полеты в сторону полюса.

Следуя нашим испытанным методам, мы и в Центральном полярном бассейне сооружаем полярную станцию, то есть постоянно действующую научную обсерваторию, объединенную с достаточно мощной радиостанцией.

Таким образом особенность нашего подхода к проблеме Северного полюса заключается в том, что мы не только посетили этот район, но твердо обосновываемся в нем, укрепляемся на полюсе, чтобы использовать полученные наблюдения.

Что же мы знаем о полюсе и чего еще не знаем?

После Нансена, Пири, Амундсена и других полярных исследователей мы знали, что в районе Северного полюса не материк, а море. Знали, что оно покрыто льдом. Знали конечно, что там холодно. Это приблизительно все. А хотим мы узнать очень много.

Мы хотим конкретно знать погоду в районе полюса — ее колебания, ее сезонность. Хотим знать не только температуру, но, прежде всего, давление воздуха, его изменения. Хотим при помощи шаров-пилотов изучить эти и другие атмосферные явления не только на поверхности земли, но и по всей толще атмосферы.

Систематические наблюдения над элементами погоды будут представлять не только теоретический, но и огромный практический интерес. Известно, что движение холодных масс воздуха, заполняющих атмосферу над Полярным бассейном, самым существенным образом влияет на климат Европы и Азии, а следовательно — и Советского Союза.

Давно сказано, что «погода делается на севере». Между тем, данные о погоде мы улавливаем только на границе севера, на наших полярных станциях, и пока ничего не знаем о том, что делается в Центральном полярном бассейне. Наши теоретические представления о так называемой «шапке холодного воздуха» будут проверены и точно установлены только после работы нашей станции в районе полюса. Наша повседневная работа по предсказыванию погоды, особенно по долгосрочным прогнозам, будет значительно облегчена: синоптики получат сведения из очень важного района — Центрального полярного бассейна.

Другой круг наблюдений связан с мореплаванием. После дрейфа «Фрама» мы знаем, что лед движется в общем с востока на запад. Но нам очень мало известно о деталях этого движения и в частности о том, в какой мере оно существует в районе самого полюса.

Кроме редких отрывочных данных, мы ничего не знаем также о глубинах в центральной части Ледовитого океана.

Нам очень важно решить вопрос о движениях нижних и средних слоев воды, установить, откуда они происходят — из восточной части Ледовитого океана или из Атлантического. Путем химических анализов и физических наблюдений мы сможем выяснить процессы, происходящие в толще воды. Биологические работы скажут нам, в какой мере в этих самых высоких широтах сохраняется жизнь.

Наблюдения над морем и льдами обогатят наши сведения об общей циркуляции льда в Ледовитом океане. Это связано с вопросами плавания по Великой арктической магистрали. Зная условия в центре океана, мы сможем найти законы, управляющие движением льда у берегов. Практическое значение этих исследований для полярного мореплавания очень велико.

Огромный интерес представят также регулярные наблюдения над магнетизмом. Мы еще ничего не знаем о направлении и силе земного магнетизма в районе полюса. Кроме теоретического интереса, знание этих явлений позволит нам восполнить серьезный пробел на магнитных картах. Водители самолетов, которые в будущем полетят через полюс, получат необходимые поправки к показаниям компаса. Без знания особенностей магнетизма в этом районе компас не только не помогает ориентироваться, но может даже привести к катастрофе.

Научная станция в Полярном бассейне поможет разрешить немало геофизических за-

дач — и теоретических и прикладных (например, провести исследования по распространению радиоволн).

Одних этих заданий было бы достаточно, чтобы полностью оправдать те затраты труда и средств, которые наша страна совершила для продвижения к полюсу. Но есть еще одна важнейшая задача: установив станцию в районе полюса, мы делаем крупнейший шаг для обеспечения безопасности самолетовождения в полярных районах.

Нет никакого сомнения в том, что существующая уже несколько лет идея трансполярных перелетов из Европы в Америку может притти к практическому осуществлению. Установление регулярного сообщения между Европой и Америкой по кратчайшему пути, через Центральный полярный бассейн, возможно будет со временем только при наличии опорной станции в районе полюса.

Летчики, направляющиеся через Центральный полярный бассейн, будут иметь важнейший пункт, который сообщит им состояние погоды, и дополнительную радиостанцию на тот случай, если связь с землей окажется затрудненной. Наконец летчики, пользуясь радиопеленгацией, смогут определить свой курс по сигналам станции на дрейфующем льду. Вполне возможно также, что со временем в Полярном бассейне будут созданы запасные аэродромы, гарантирующие безопасность полета.

Вот почему мы создали станцию в районе полюса.

Я не говорю: «станцию на полюсе», потому что, как уже сказано выше, дрейф льда будет все время ее перемещать. В этом нет ни-

какой беды. Напротив, дрейф станции намного обогатит ее научные наблюдения. Она явится одновременно и центром стационарного постоянного исследования, и передвижной экспедицией.

ЛЮДИ ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЗИМОВКИ

Нельзя считать, что идея полета на полюс и основания на нем полярной станции пришла случайно кому-то в голову. Мысль об организации подобной экспедиции явилась логическим следствием всей нашей предыдущей деятельности. Не только руководство Главного управления Северного морского пути, но и десятки лучших полярных работников — зимовщиков, летчиков, ученых — давно мечтали о такой возможности. Идея эта созревала в нашей среде постепенно, впитывая в себя результаты огромного коллективного опыта исследований и освоения севера.

Мы продвигались к северу, шаг за шагом закрепляя наши завоевания. Мы вырастили людей, способных решить эту труднейшую задачу. Мы смогли выделить для операции в Центральном полярном бассейне проверенных многолетней работой лучших зимовщиков полярных станций и лучших, известных всему земному шару арктических летчиков.

В таком небывалом деле, как научная станция на дрейфующем льду в районе полюса, очень многое зависит от ее начальника. Выбирая его среди наших лучших зимовщиков, я остановился на тов. И. Д. Папанине. Я имел в виду не только его многолетний опыт, его зимовки на Земле Франца-Иосифа и мысе Челюскин, но и прежде всего исключительную жизнерадостность и напористость, с

которыми тов. Папанин легко побеждает любое возникающее на его пути препятствие. Такой человек не растеряется в трудную минуту! Спутники такого человека будут каждодневно получать от него новую зарядку бодрости и уверенности в успехе.

Было ясно с самого начала, что радистом станции на дрейфующем льду может быть только один человек — Эрнст Теодорович Кренкель. Преданный изучению Арктики до самозабвения, тов. Кренкель еще за много лет до конкретизации наших планов осаждал меня и других товарищей проектами один смелее другого: о какой-нибудь страшно далекой и страшно трудной зимовке, обязательно дрейфующей, обязательно там, где еще никого не было.

Очень обрадовала меня готовность профессора В. Ю. Визе лично возглавить научную работу станции. К большому сожалению, ухудшение его здоровья заставило отказаться от этого плана.

Советуясь с В. Ю. Визе, Р. Л. Самойловичем и другими товарищами, мы подбирали научных работников зимовки. В состав ее, кроме тт. Папанина и Кренкеля, были включены научные работники П. П. Ширшов и Е. К. Федоров.

Гидробиолог и гидролог П. П. Ширшов — мой товарищ по экспедициям на «Сибирякове» и «Челюскине», где он показал себя не только выдающимся научным работником, но и замечательно стойким человеком. После гибели «Челюскина» в нашем ледовом лагере все участники экспедиции были разбиты на три бригады для работы по устройству аэродромов, оборудованию лагеря и т. п. Тов.

Ширшов стоял во главе одной из этих бригад и проявил себя образцовым работником.

Молодой астроном и магнитолог Е. К. Федоров имеет уже солидный стаж и опыт полярных зимовок на Земле Франца-Иосифа и мысе Челюскин.

Что касается летной части экспедиции, то мы имели богатейший выбор среди испытанных полярных летчиков, каждый из которых мечтал о дальнейших, невиданных еще северных полетах. Каждый из арктических летчиков считал для себя за честь участвовать в завоевании полюса с воздуха.

Помимо М. В. Водопьянова, который являлся одним из самых горячих сторонников организации полетов в сторону полюса, мы прежде всего привлекли наших самых опытных ветеранов — В. С. Молокова и М. С. Бабушкина, а также крупнейшего знатока полетов над льдами А. Д. Алексеева.

Авиационная промышленность подготовила для нашей экспедиции на полюс превосходные четырехмоторные самолеты «АНТ-6» и снабдила их современным аэронавигационным оборудованием. Радиопромышленность обеспечила нас наилучшей аппаратурой. Пищевая промышленность сделала для зимовщиков высококачественные продукты, концентраты. По существу десятки предприятий нашей страны принимали участие в подготовке воздушной экспедиции на полюс.

Создание полярной станции на Крайнем севере земного шара, в районе полюса, завершает многолетнюю работу советских полярников по изучению Арктики. Это небывалое предприятие стало возможным благодаря исключительному вниманию и заботе, кото-

рыми окружена деятельность полярников в Советской стране.

Воздушная экспедиция на полюс и организация там научной станции является еще одним доказательством того, что только в условиях социализма могут быть решены задачи хотя и давно поставленные, но оказавшиеся непосильными для капиталистического строя.

ФР. ГЕЛЬВАЛЬД

В ОБЛАСТИ ВЕЧНОГО ЛЬДА

В начале царствования Георга III в Англии пробудилась необычайная деятельность в видах географического исследования земной поверхности путем морских плаваний. В то же время, по мысли известного юриста и естествоиспытателя Д. Барринггона, обратились с новой силой к арктическим экспедициям.

В феврале 1773 года Барринггону удалось убедить Королевское географическое общество в Лондоне представить королю проект экспедиции для исследования — до которого градуса северной широты мореплавание возможно, вследствие чего и последовало повеление о немедленном снаряжении подобной экспедиции. Из лучших судов королевского флота были избраны два корабля «Race-Horse» и «Carcass», начальство над которыми было поручено капитанам Константину Джону Фипсу и Лутвичу.

Фипс родился 30 мая 1744 года, рано вступил на службу в английский флот и в 1765 году командовал уже фрегатом.

Волонтером поступил на одно из этих судов в качестве шлюпочного рулевого пятнад-

цатилетний Брац Нельсон, впоследствии знаменитый адмирал. Некоторые говорили, будто Нельсон участвовал в этой экспедиции одиннадцати лет в качестве мичмана, но это положительно ошибочно, так как этот знаменитый герой родился 29 сентября 1758 года.

2 июля 1773 года экспедиция вышла из Телезье, а 28 июля была в виду Шпицбергена. По обыкновению лед задержал оба корабля по ту сторону мыса Гаклуйта, поэтому они искали прохода в более западном направлении. Но и там лед лежал сплошной массой, так что они должны были отказаться и от этого курса, достигнув 2° восточной долготы от Гринича под 80° 30′ северной широты. Все казавшиеся прогалины в ледяной преграде были к северу также закрыты непреодолимыми льдами.

Последние десять дней июля прошли в тщательном обследовании всех заливов и бухт, подававших надежду на проход. Лутвич, поднявшийся на самую вершину одной из высочайших гор Семи островов, ничего не мог видеть, кроме сплошной массы взгромоздившегося льда, простиравшегося на северо-восток и восток до самого горизонта.

Вскоре после этого, а именно 6 августа, мичман Вальден был послан на какой-то незнакомый остров, чтобы осведомиться о состоянии льда. Этот остров с тех пор называется островом Вальдена. Лед имел в толщину 8 метров.

К северу они дошли до 80° 48′ северной широты в прямом направлении от середины Шпицбергена. Самая восточная точка, до которой они достигли 7 августа, лежала по 20° восточной долготы от Гринича, недалеко от

Семи островов, где лед застилал всю местность до восточных оконечностей всей группы. Следовательно, Фипс и Лутвич исследовали лед на протяжении 20° долготы, не находя прохода к северу. Поэтому они вернулись в сентябре в Англию.

Кроме разрешения поставленной ему географической задачи, Фипс занимался преимущественно наблюдениями над склонением магнитной стрелки, над силой магнетизма, над теплотою и влажностью воздуха арктических стран, над небесными явлениями, равно как наблюдениями по царствам животному и растительному полярного полюса и старался составить обо всем возможно точное описание.

Ему принадлежит заслуга в том, что он первый вместе с Р. Форстером и Куком, хотя и безуспешно, старался определить глубину океана; его сотруднику, доктору Ирвингу, удалось девять раз на протяжении от Северного моря до Шпицбергена определить температуру морской воды на различных глубинах, начиная от 58,5 метра до 1 249 метров. Из этих наблюдений можно было притти к заключению, что в умеренных поясах температура воды уменьшается соответственно глубине.

Наконец Фипс заслужил особенную благодарность потомства тем, что он по методу Ирвинга указал на возможность посредством дистилляции сделать морскую воду годной для питья.

О всех этих замечательных трудах Фипс сам составил книгу («Путешествие Фипса», издано в Лондоне в 1774 г.), в которой он подробно изложил все приключения своего

путешествия и все сделанные им наблюдения. Этим сочинением он обеспечил за экспедициею, начальником которой он был, такую славу, что она собственно представляет первое плавание к Северному полюсу, имеющее научное значение.

ЭДУАРД ПАРРИ

Лейтенант Эдуард Парри был помощником Джона Росса во время его экспедиции в 1818 году с целью открыть северо-западный проход. Они пробрались через Баффинов пролив, но, встретив на севере плавающие льды, повернули на запад и поплыли по свободному от льда Ланкастерскому проливу. Росс случайно попал на путь, ведший в Великий океан, но, к изумлению всех сопровождавших его спутников, возвратился в Англию и заявил, что видел горную цепь, запирающую выход. Никаких гор в действительности не было. Росс был введен в заблуждение миражем. Часть экспедиции заявила, что она видела впереди себя воды Великого океана.

Барроу, бывший в то время одним из секретарей английского адмиралтейства, выслушав рассказ Парри об ошибке Росса, обратился к нему с вопросом:

— Вы согласны доказать, что экспедиция находилась близко у входа в Великий океан?

— Согласен, — ответил Парри.

— Так готовьтесь к экспедиции на север.

Четыре раза Парри атаковал север. В 1819 году он на двух кораблях «Гекла» и «Гипер» достиг острова Мельвиля, но... Великого океана не было.

Очередные попытки Парри в 1821 и 1824 годах окончились неудачей, и только в 1827 году на пароходе «Гекла» ему удается достигнуть 82° 45′ северной широты. Парри убедился в бесплодности дальнейшего продвижения, ибо заметил, что ледяные поля, по которым они шли на север, перемещаются на юг.

Этому вопросу датский ученый Аксель Альман посвятил в своей книге «Борьба за Северный и Южный полюсы» интересную главу[1].

По окончании наполеоновских войн снова вспомнили о северо-западном проходе, и в его истории вскоре наступает поворот.

От капитанов-китоловов получились сведения, что ледяные массы в северных морях вовсе не так уж компактны, как это думали. Это сообщение было использовано секретарем английского адмиралтейства Джоном Барроу, которому удалось убедить правительство возобновить объявленное в 1743 году вознаграждение в 20 тысяч фунтов стерлингов первому, кто сможет отыскать на севере морской путь. Это имело решающее значение для исследования, и можно без преувеличения сказать, что только с этих пор начинается новая история северо-западного прохода.

В 1816 году полярная зима была необычайно мягкой, и благодаря ей тронулись не только массы плавучего льда, но и растаяли сомнения боязливых. Первой из многочисленных значительных экспедиций, посланных в ближайшие затем годы, была экспедиция под начальством англичанина Джона Росса-старшего. В его распоряжение были даны два корабля — «Изабелла» и «Александр». Сам Росс шел на борту «Изабеллы», тогда как Вильям Эдуард Парри, позднее стяжавший себе громкую известность, командовал «Александром». Подобно многим другим полярным экспедициям, экспедиция Росса, выйдя из

---

[1] Вступительные статьи к главам, набранные петитом, даны от составителей. Ред.

Темзы 18 апреля 1818 года, зашла в Гренландию. Корабли поднялись в такие северные широты, куда не заходило до тех пор еще ни одно китоловное судно, и вошли в Мельвильский залив, где были завязаны сношения с эскимосами. Туземцы были поражены ужасом и заинтересованы при виде больших кораблей, которые «на белых крыльях» плавно подошли к берегу. Никогда еще они не видели ничего подобного. Один из эскимосов спросил: «Откуда вы явились? С солнца или с луны?» По счастью, на борту нашелся переводчик.

У входа в пролив Смита Росс повернул к югу и пошел вдоль побережья американского архипелага. Он достиг пролива Ланкастера, глубокого и свободного от льда, и таким образом вышел на верный путь. При исключительно благоприятном стечении обстоятельств экспедиция продолжала путь к западу, но вдруг в один прекрасный день, к невероятному удивлению офицеров и команды, Росс дал приказание поворачивать обратно. Дело в том, что Россу показалось, будто вдали виднеется земля, перегораживающая пролив, где к тому же было сильное течение, почему он не захотел рисковать жизнью экипажа и судами и не стал двигаться дальше. Росс ошибся и по возвращении домой подвергся резкой критике, которая еще более обострилась потом, когда и Росс-младший, племянник начальника экспедиции, и Парри официально заявили, что плавание могло и должно было продолжаться. Россу стоило большого труда и долгого времени восстановить свое имя и пришлось пережить очень горькие минуты, когда значительно младший

ло возрасту Парри после оживленной газетной полемики получил начальство над новой экспедицией, посланной в 1819 году для того, чтобы Парри мог доказать свою правоту.

После больших затруднений из-за льда Парри достиг пролива Ланкастера, миновал тот пункт, где Росс повернул обратно, и вошел в неизвестные до тех пор воды. Сначала он попал в пролив, прегражденный льдом; тогда он повернул и прошел дальше к западу через пролив Барроу, где открыл много новых островов, из которых самый значительный остров Мельвиля. К этому времени им была пройдена добрая половина всего огромного расстояния между заливом Баффина и Тихим океаном. На долю Парри выпала радость вызвать всю команду наверх и объявить ей, что теперь экспедицией выиграна премия в 5 тысяч фунтов, предназначенная тому, кто первым пройдет 110° долготы к западу от Гринича. Были также найдены многочисленные следы эскимосских построек, указывавшие на то, что эти пустынные места населены.

На другой день после объявления этого радостного известия из наблюдательной бочки был замечен впереди сплошной лед. Парри однако не испугался этого. В течение двух следующих недель он старался пробраться сквозь этот лед, но это оказалось невозможным, потому что в распоряжении экспедиции было только парусное судно. Приходилось или решаться рискнуть на зимовку или поворачивать назад. Несомненно, Парри был первый, кто пошел на зимовку совершенно добровольно. Были сделаны приготовления к встрече долгой полярной ночи, причем про-

изошло несколько несчастных случаев, когда высылаемые для охоты партии сбивались с дороги в тумане или из-за метели.

Способность Парри находить выход из всякого положения замечательна,—он ясно представлял себе все трудности, которые влечет за собой такая зимовка, и приготовился к встрече с ними. Можно сказать, что его организация зимовки до изумления современна. Тяжелые стеньги такелажа были сняты. Была выпилена во льду прорубь не менее 3,5 километра длиной, и по ней судно было введено в надежную зимнюю гавань. Весь бегучий такелаж был снят и сложен на чистом воздухе, где он замерз и избежал гниения, что непременно случилось бы, если бы он сохранялся в сырости под палубой. Палуба была покрыта крышей из крашеного брезента. Этим достигалась возможность пользоваться чистым воздухом даже в дурную погоду. Вначале старались сохранять вокруг корабля свободное от льда пространство, но от этого пришлось отказаться, так как такой способ оказался слишком затруднительным. Вместо этого навалили снега вдоль бортов, чтобы сохранять внутри судна тепло.

Труднее всего было бороться с сыростью под палубой — этим врагом во время зимовки, с которым приходится сражаться всем полярным путешественникам. Сначала удаляли весь образовавшийся лед, но как-то раз, когда прозевали это сделать, пришлось сколоть не меньше 3 тысяч килограммов льда, чтобы освободиться от него. Ясно, что при таких обстоятельствах нельзя было мыть каюты водой. Поэтому с большей пользой применялся камень и горячий песок, которыми и

терли полы. Прикрепленные к стене или полам койки оказались непрактичными из-за сырости и трудности держать их в чистоте. Поэтому их заменяли подвесными койками.

Несмотря на это, все же нельзя было бы поддерживать общее состояние здоровья на достаточной высоте, если бы не принималось и других предупреждающих болезнь мер. Весь экипаж должен был проводить ежедневно несколько часов на открытом воздухе, занимаясь упражнениями, играми или охотой. Охота дала к тому же добавление к провианту, около двух тонн свежего мяса. Между прочим, было убито несколько мускусных быков, которых здесь европейцы наблюдали впервые. Провиант, и прежде всего консервы, был лучшего качества и упакован в воздухонепроницаемые бочонки. Вместо хлеба была взята хорошо просушенная мука, благодаря чему ежедневно можно было выпекать свежий хлеб. Все обязаны были ежедневно пить известное количество лимонной кислоты с сахаром, чтобы избежать цынги. Поэтому состояние здоровья за все 10 месяцев долгой зимовки было в общем замечательно. Было отмечено только два легких заболевания цынгой, и умер всего один человек. Несколько же случаев отморожения нужно признать почти неизбежной данью жестоким природным условиям.

Проявлены были самые внимательные заботы и о сохранении хорошего настроения у экипажа. Издавался еженедельный журнал, в котором все должны были сотрудничать по мере своих способностей, и раз в две недели ставился спектакль. Кроме того офицеры вели преподавание в школе, которую каждый обя-

зан был посещать. Начальник экспедиции и доктор ежедневно по два раза посещали помещение команды, и всем было приказано ходить на тщательный врачебный осмотр.

Когда на следующий год вернулось светлое время, Парри стал предпринимать много санных поездок, первым осмелившись удаляться на большое расстояние от своего судна. До Парри никто не осмеливался уходить с корабля в санную экспедицию, имея с собой провиант на несколько недель.

Его экспедиция была по своим результатам самой богатой из всех, когда-либо отправлявшихся на север, и ему удалось доказать, что его мнение о проливе Ланкастера было совершенно правильным.

Одновременно с ним один из его ближайших друзей, Джон Франклин, английский морской офицер и впоследствии великий исследователь, предпринял несколько путешествий, которым тоже было суждено сыграть решающую роль для нашего знакомства с полярными областями.

Парри тоже был послан правительством в две новые экспедиции с заданием пройти этим проходом, но обе они дали сравнительно ничтожные результаты из-за неблагоприятного состояния льдов. Интереснее его четвертое путешествие, в 1827 году. Он собирался тогда, избрав исходным пунктом северный берег Шпицбергена, попытаться достигнуть полюса. У него было намерение итти прямо к северу с лодкой, которую можно было бы ставить на сани. Уже Скорсби высказывал мнение, что можно достичь полюса на санях, что и было подтверждено Пири 82 годами позднее. В экспедиции, кроме Парри, принимал участие

и знаменитый впоследствии Джемс Росс. Надежду на использование собак или оленей, чтобы тащить сани, скоро пришлось совершенно оставить. Вместо этого сам Парри, его офицеры и экипаж в составе 28 человек вынуждены были тащить сани через лед, который к тому же не был ровным, но состоял из нагромождения торосов и был трудно проходим. Чтобы защитить от снежного блеска глаза, в дорогу выходили, когда солнце стояло всего ниже. Перед дневным переходом каждый получал поллитра какао с сухарями. Через 7 часов тяжелой работы останавливались на отдых и ели. Провиант главным образом состоял из пеммикана [1]. Затем снова шли в течение 5 часов. Однако такой распорядок оказался слишком утомительным, и в него было внесено улучшение. Оно состояло в том, что каждый получал дополнительно еще поллитра горячей воды в сутки. Оказалось, что благодаря этому лучше переносить мучительное чувство холода от ходьбы по талой воде на льду.

Однако произведенные наблюдения были неутешительны. Лед был таков, что по нему невозможно было продвигаться вперед. Постоянно попадались огромные полыньи и трещины, и часто приходилось заниматься тяжелой работой по превращению саней в лодки, которые сейчас же после переправы нужно было опять превращать в сани. Мало того, у путешественников начали пухнуть руки и но-

---

[1] Пеммикан — порошок из коровьего мяса, смешанный пополам с коровьим маслом; очень вкусное и питательное вещество, незаменимое в экспедициях, походах и т. п.; 200 граммов достаточно для прокормления человека в день.

ги. Пройдя 480 километров, экспедиция обнаружила, что в действительности пройдено всего лишь 200 километров. Дело в том, что ледяные поля снесло течением к югу, и 23 июля, достигнув 82° 45′, Парри принужден был повернуть назад к своему судну «Гекла», оставленному у Шпицбергена. Но все-таки он доходил севернее, чем кто-нибудь до него.

На судне предстояло проделать очень утомительную работу. Огромные торосы перетерли якорные канаты, вследствие чего якоря пропали, и судно село на мель. Лишь с невероятными усилиями удалось спустить его на воду и отплыть в Англию. Это было последним путешествием Парри. Его здоровье сильно пострадало от всех перенесенных лишений. Он никогда не щадил себя и принимал участие в работах наравне со своими спутниками. Он умер в 1855 году на 65-м году жизни. Во всяком случае он является одним из первых среди полярных исследователей, и если ему не посчастливилось достигнуть ни одной из поставленных себе целей, то объясняется это не столько недостаточной подготовкой или непредусмотрительностью, но в гораздо большей степени неблагоприятными обстоятельствами.

ПУТЕШЕСТВИЯ И ОТКРЫТИЯ

Кэн родился в 1820 году в Филадельфии. Из 37 лет жизни 20 лет он провел в путешествиях. Он посетил Китай, путешествовал пешком по Филиппинским островам, совершил поездки в Индию, Египет и на Цейлон, обследовал западные берега Африки.

В 1850 году он принял участие в первой экспедиции Гриннеля для отыскания Франклина[1], но безуспешно. По возвращении он предложил английскому адмиралтейству повторить попытку отыскать исчезнувших мореплавателей. Он дошел до 81° 22′ северной широты, но Франклина не обнаружил.

11 марта 1857 года неутомимый путешественник Кэн скончался.

Мы приводим вкратце его личные записи о втором путешествии по отысканию Франклина.

В декабре 1852 года мне сделано было морским министерством весьма лестное предложение — принять начальство над экспедицией, отправлявшейся в полярные страны для отыскания сэра Джона Франклина.

Нас было 17 человек, 18-й присоединился через несколько дней по выезде. Судно наше, «Адвенс», побывало уже в нескольких аркти-

---

[1] Джон Франклин — английский адмирал, руководитель экспедиции по открытию северного пути в 1844 году, бесследно исчез со своими спутниками среди полярной пустыни.

ческих путешествиях, было хорошо знакомо с бурями и льдами Северного океана, и теперь, после тщательного осмотра, понадобилось немного починок, чтобы оно опять могло выйти в море. Это был бриг в 144 тонны, прежде служивший для перевозки тяжестей, но впоследствии его оснастили с большими издержками, и теперь он обладал всеми достоинствами хорошего судна.

Мы выехали из Нью-Йорка 30 мая 1853 года и через 18 дней прибыли в С. Джонс на Ньюфаундленд, где нас ожидал самый радушный прием. Мы пробыли три дня в этом цветущем и гостеприимном городке, на четвертый, распростясь с губернатором, который подарил нам пару прекрасных ньюфаундлендских собак, сели на корабль и понеслись к берегам Гренландии.

Через несколько дней показался на горизонте берег Гренландии, и 17 июля мы вошли в гавань Фискернаес.

При входе в Мельвильский залив, 27 июля, нас встретил ледяной туман, также не последнее удовольствие в арктическом путешествии. Непроницаемая мгла скрыла от нас все окружающее, и даже на палубе нельзя было различать предметы в расстоянии нескольких шагов; между тем, течение несло нас бог знает куда. Во время этого медленного плавания я заметил, что ближайший лед начал таять, следовательно можно было не держаться берега, что стоило немало усилий и требовало большей осторожности. Сообразив все это, я решился переменить курс на W и итти прямо к большому полю, потом искать выхода из Мельвильского залива.

План дальнейшего плавания состоял в том,

чтобы достигнуть большого поля, потом итти по его окраине, и таким образом быть в безопасности от плавучего льда. Но при исполнении этого плана встретились большие затруднения, и мы едва не замерзли среди необозримых ледяных пустынь; впрочем, в этих трудных обстоятельствах нам много помогали ледяные горы, без которых мы не могли бы удержать принятого курса при стремительности противного течения. Наконец, после четырех дней скучного и опасного плавания, мы достигли большого поля, попутный ветер открыл вход, и через несколько часов корабль несся уже в водах арктического моря.

Вот отрывок из корабельного журнала за эти дни:

«*28 июля.* Идем против течения, которое несет к югу плавучий лед, и лавируем у мыса Йорк, стараясь попасть в открытую воду.

1 августа. Совершенно запертые среди льдов, без нашей горы, мы были бы увлечены на S, но с нею, хотя медленно, подвигаемся к NO.

2 августа. Плавучий лед напирал так сильно, что увлек, наконец, гору за собой, и мы, опасаясь быть затертыми, пробиваемся дальше. Часа через четыре опять приютились за горой, которая по своей громадности могла бы быть названа плавучей крепостью. Все вокруг нее стремится к югу, одна она плывет против течения, оставляя за собой след на целую милю.

Вчера в полночь наблюдения показали широту 75° 47′, сегодня после полудня — 75° 57′; следовательно, несмотря на все препятствия, мы подвигаемся к северу.

7 августа. Обойдя мыс Александра, мы скоро достигли Литтлтона, за которым лежит Хатертон — предел произведенных до сих пор исследований. Положение этого места точно определено капитаном Ингелфьельдом, бывшим здесь в прошлом году.

Пройдя немного, мы встретили следы жилья: хижины, могилы, ямы для съестных припасов, кости лисиц, моржей и прочее; все это валялось между обломками скал. Эти развалины, как и первые, принадлежат, повидимому, ко временам довольно отдаленным; но сколько десятков лет прошло с тех пор, как вымерли обитатели этих хижин, — трудно решить. Может быть, 50, 100 лет, а может быть и больше.

Кроме всех трудностей пути, было еще одно очень важное неудобство на самом корабле: мы везли до 50 собак, которые в прожорливости не уступали волкам. Прокормить эту стаю, от сохранения которой зависел успех экспедиции, было дело нелегкое. Дичи достать было негде, потому что на берегу мало было льда, и мы ничего не могли сделать нашими ружьями, а двух медведей прожорам-собакам хватило только на 8 дней.

К вечеру мы стали у одного прибрежного утеса, который назвали мысом Корнелия Гриннеля, и бросили якорь у ледяной горы, потому что к берегу подойти не было никакой возможности. Я отправился на боте искать выхода через пловучий лед и совершенно неожиданно встретил гряду подводных камней.

14 августа мы оставили ледяную гору, и в этот день, при всех стараниях, подвинулись только на ¾ мили. Подойти ближе к берегу

этой проклятой бухты не было никакой возможности: дорогу загородили обломки скал.

20-го утром разразился совершенный ураган; при его приближении мы укрепились тремя канатами и собрали все с борта.

Сперва подул слабый северный ветер, который с каждой минутой становился сильнее и наконец заревел, как лев. Лед мчался со страшной быстротой, какой я еще не видал ни разу. Вдруг над нашими головами раздался зловещий треск — это лопнул шестидюймовый канат; через несколько минут снова треск — лопнул другой канат, и корабль сильно заколыхался во все стороны.

22 августа кончился шторм. Корабль привязали к одной из прибрежных скал ледяного пояса; когда же начался привал, мы запряглись, как лошади, и тянули бичеву. Однако, при всем нашем усердии, дело шло не скоро, потому что итти прямо от одной возвышенности до другой не было никакой возможности, нужно было следовать прихотливым изгибам ледяного пояса, а не то плавучий лед опять увлек бы нас за собою. На следующий день продолжали тянуть бичеву, но подвигались попрежнему очень медленно, потому что берег шел почти прямо к западу. Однако вычисления показали широту в 78° 41′, следовательно, мы проникли на север дальше всех своих предшественников, исключая Парри.

Ночью мы едва не сгорели. Когда все уснули, корабль так сильно покачнулся, что нас выбросило из коек. В каюте опрокинулась печь, и высыпались пылающие угли антрацита, от них загорелась палуба. При этом несчастном случае я пожертвовал для общего спасения своей курткой, которой тушил по-

являвшийся в разных местах огонь, пока, наконец, его не залили водой.

27-го к вечеру бриг опять мог плыть, и мы бодро потащили его вперед. Часов в 10 ночи стали, — это уже пятый раз в продолжение трех дней; хорошо еще, что толчки мало вредили нашему крепкому судну и течей в нем не было вовсе.

Зимовка быстро приближалась. Новый лед сплотил отдельные глыбы, и мы могли объезжать корабль на санях. Шагах в 60 от нас вмерзла ледяная гора, наша соседка во все время пребывания в этой бухте, которую мы назвали Реньзельской бухтой. Острова также заковались. Все было мрачно и мертво. Птиц больше не слышно, только стада морских ласточек и придорожников тянутся нескончаемой вереницей к югу.

...Еще ни один европеец не зимовал так далеко на севере, исключая русских, которые бывают иногда на Шпицбергене; но там климат гораздо умереннее по близости моря и экваториального течения.

Скоро наступит совершенный мрак, и пройдет 90 дней, прежде чем мы увидим только сомнительный полусвет, как теперь, в начале зимней ночи; все же зима, которая этот год, по всем признакам, должна быть особенно сурова, состоит из 180 бессолнечных дней.

...В первые два месяца 1854 года случилось так мало интересного, что я не скажу о них ни слова.

21 января заметили мы первые признаки скорого возвращения света: в полдень южная сторона горизонта приняла на короткое время оранжевый цвет. Может быть, солнце начало светить и раньше, но до сих пор невозможно

было отличить его света от холодного света звезд. Через 33 дня мы будем наслаждаться солнечными лучами, но 31 января две весьма чувствительные дагерротипные доски, обращенные к югу, не показали еще никакого действия света.

Сегодня, 11 марта, оказалось, что у нас нет ни фунта свежего мяса и только одна мерка картофеля. Прибавьте к этому еще, что все, кроме двух, страдают от скорбута.

Когда я смотрю на бледные, изможденные лица больных, то чувствую, что эта борьба стоит нам многих лет жизни, и убеждаюсь страшным опытом, что сутки в полярных странах делают человека старее, чем целые годы в какой-нибудь другой стране земного шара.

Апрель приближался к концу, и короткий период, в который по большей части совершаются экспедиции, прошел. Вероятно, никому не хотелось стоянки на берегу. Хотя никем не было приказано, но мне казалось, что время уже приступить теперь к делу.

План моего путешествия состоял в том, чтобы следовать ледяной полосой до большого Гумбольдтова ледника, потом отправиться по длине окраины к NW глетчера и попробовать, нельзя ли в той стране попасть на материк. По гладкому же льду того берега можно пробраться дальше и посмотреть, что находится по ту сторону льдом обложенной бухты.

...Пока я измерял на высоте мыса Джемс Кент в 8 милях от Трех Братьев географическую широту, со мной сделался обморок и спазмы; мои члены оцепенели и появилось окоченение.

Привязав меня к саням, все продолжали

путь далее, делая в день только по 9 английских миль. Но я так ослабел, что тогдашняя благоприятная температура — 3° (—17° R) была для меня невыносима: я отморозил себе левую ступню, что было причиной остановки. Ночью ясно обнаружилось, что окоченение членов происходит от разлития водяной. 5 мая я был в бреду и каждый раз падал в обморок, когда меня выносили из палатки и сажали на сани. Целую неделю я колебался между жизнью и смертью. По словам доктора, у меня, кроме скорбута, была еще тифозная горячка.

Для нас весьма важно было разузнать, расширяется ли залив Шмидта, простираясь далее в канал, — и тем важнее, что наши наблюдения нам показали уже, что северный берег отклоняется на восток, а не на запад, как полагал наш предшественник. Угол разности в 60° между его и нашей картой не мог служить к объяснению истинных свойств этой неизведанной широты.

Для исследования я решился отправить поезды один за другим, причем дорогой исключительно полагался на собак, от них, следственно, и будет зависеть быстрота отправок. Я избрал доктора Гейса для распоряжения этим предприятием, сам же я едва мог двигаться с посторонней помощью на постели, а потому не принимал никакого деятельного участия в этом.

...Утром 1 июня лай собак еще издали возвестил нам возвращение доктора Гейса и Годфрея; они оба были совершенно слепы от снега, и доктор приведен был к моей постели, чтобы сделать донесение.

Оставив корабль, доктор Гейс держался

сначала севера, но, наткнувшись на измозженный лёд, знакомый нам еще в мае месяце, направился к востоку. Я советовал ему итти к заливу Шмидта, зная, что здесь меньше гор льда и, вследствие близости обоих берегов, переход будет легче. Но доктор уклонился немного.

Снежная слепота была их злейший враг. Дорогой они два дня пролежали, пока зрение не окрепло. Счастье, что во время этой невольной остановки погода была сносная. От самой этой станции они произвели съемку линии морского берега и определили здесь географическую широту в 70° 24′. Я назвал красивый мыс по имени виновника его открытия Гейс.

9 июня я в первый раз вышел на свежий воздух. Меня поразило положение, в котором находился ледяной покров. Основываясь на рассказах моих товарищей, до сих пор я полагал, что процесс таяния в полной силе; но они были в заблуждении. Я видел, что лето поздно станет. Ледяной пояс видимо уменьшался как в ширину, так и в вышину, но до его подошвы едва коснулись волны. Сверх ожидания, менее всего изменилась ледяная поверхность моря, и я должен был отказаться этот раз высвободиться изо льдов. Это было крайне неприятно; у нас не было ни угольев для второй зимовки, ни свежей рыбы, и больные, сверх того, требовали лучшей обстановки.

7 декабря. С палубы раздался крик: «Эскимосы!» Они приехали на пяти санях, и через несколько минут все взобрались на корабль, хотя большая часть из них была нам незнакома.

12 декабря. Утром, в 3 часа, разбудил меня опять крик караульного: «Эскимосы!» Поспешно одевшись, я взобрался наверх по ящикам, которые заменяют у нас трап, и увидел толпу людей, закутанных в эскимосские шубы. Они стояли на лыжах. Я только хотел подозвать их, как один быстро подошел ко мне и схватил мою руку. Это был доктор Гейс. Он произнес несколько жалобных слов и подал знак остальным последовать за собою. Бедные товарищи! Я мог только дружески пожать им руки. Они были покрыты снегом, инеем и страшно изнурены, так что нужно было с большой осторожностью приучать их снова к теплу после ужасных морозов, которые они перенесли. Эти люди сделали пешком 350 миль.

...Дневник за март месяц 1855 года был перечнем страданий. Общее состояние здоровья сделалось, видимо, хуже. Большая часть экипажа лежит в постелях и неспособна ни к какой деятельности. В этом положении можно было легко подметить некоторые черты их личного характера: иные показали себя необыкновенно благодарными за малейшие услуги, другие страдали и жаловались, третьи были близки к отчаянию, а четвертым наконец недоставало только сил, чтобы сделаться упорными.

Подробности нашего приготовления к отъезду, вероятно, будут иметь мало интересного для читателя. Все эти приготовления были начаты заблаговременно во время осени и не прекращались даже в продолжение жесточайших зимних испытаний.

Я назначил вперед день нашего отъезда, а именно: 17 мая. Каждый человек получил

24 часа времени, чтобы выбрать на 8 фунтов своих вещей и привести в порядок; после этого времени ни один из нас больше себе не принадлежал и делался собственностью общества.

...11 сентября пришли мы в Гоолгафен, инспекторат Северной Гренландии, где нас принял с распростертыми объятиями мой старинный друг Ольрик.

АКСЕЛЬ АЛЬМАН

БОРЬБА ЗА СЕВЕРНЫЙ И ЮЖНЫЙ ПОЛЮСЫ

Кэн и Гейс стремились пройти к полюсу северо-западным проходом, основываясь на представлении о том, что в районе Северного полюса они должны встретить доступный для плавания морских судов открытый водный бассейн, свободный от льдов.

Как мы видели, ни Кэну, ни Гейсу достичь полюса не удалось.

Однако господствовавшее тогда в среде полярных исследователей мнение от этого не поколебалось, и спустя некоторое время были предприняты две аналогичные попытки американца Голла и англичан Маркхама и Нэрса — пройти к полюсу через пролив Смита.

Мы приводим описание этих двух экспедиций, используя книгу датского ученого А. Альмана, посвятившего особую главу критике полярных исследователей, «веривших в открытое море».

Вспыхнувшая в Америке война между Югом и Севером[1] помешала планам Гейса сейчас же после возвращения отправиться в новую экспедицию.

Через десять лет Америка снова послала экспедицию с целью сделать попытку достичь Северного полюса. Она была вверена команде очень способного и знающего практика Чарль-

---

[1] В 1861—1864 гг. — Примечание составителей.

за Френсиса Голла. Голл в течение 10 лет жил среди эскимосов, без всякой помощи со стороны цивилизованного мира, а теперь взял на себя выполнение давно задуманного им путешествия. Он взял с собой на «Полярис» — пароход, предоставленный в его распоряжение,— научных сотрудников и питал полнейшую уверенность в достижении намеченной им цели. Но экспедиция эта стала известной не столько по достигнутым ею результатам, сколько по ужасным страданиям, которые ей пришлось перенести.

Течение ее сначала было обычным. Через пролив Смита они проникли далеко на север и дошли до самой северной широты, достигнутой когда-либо раньше, а именно: 82° 16′. Судно находилось теперь в канале Кеннеди, давно уже оставив позади место зимовки Гейса и только здесь встретившись впервые с большими массами дрейфующего льда. С обеих сторон вздымались огромные торосы. Голл сам говорит, что одиночество действовало здесь удручающе. Не видно было ничего живого. Справа виднелась неизвестная земля, названная по имени начальника экспедиции, а к северу фарватер расширялся и был свободен от льда. Но вскоре ледяные массы стали мешать продвижению.

Вахтенный в бочке заметил однако к северо-востоку открытую воду, что давало возможность дальнейшего продвижения вперед. Но помощник Голла — Баддингтон и некоторые другие офицеры настоятельно требовали вернуться. Голл был вынужден согласиться, и было решено не продолжать дальнейшего пути. Нет сомнения, что «Полярис» мог пройти немного дальше на север.

4 сентября был дан приказ перенести провиант на лед. Судно к этому времени подвергалось такому сильному давлению, что его уже считали погибшим, но на следующий день была найдена бухта. К сожалению, эта гавань была ненадежной для зимовки и не могла служить защитой от торосов. Уже через несколько месяцев лед вскрылся и пришел в движение. Вследствие этого «Полярис» был подхвачен течением, и его удалось спасти только в самую последнюю минуту. Судно пришвартовали к ледяной горе, от которой пароход очень пострадал. Поэтому провиант был свезен на берег.

После этого было предпринято много санных экспедиций. После одной из них Голл заболел и умер 8 ноября 1871 года. Отношения между ним и его спутниками были уже давно очень натянутыми, и об его смерти ходили разные слухи. Так, уверяли, что он был отравлен, но гораздо вернее, что он умер от апоплексического удара.

Голл был душой этой экспедиции, в которую он отправился с воодушевлением, нисколько не разделявшимся его помощником, китоловом Баддингтоном, который мог бы служить хорошей поддержкой Голлу, так как имел двадцатилетний опыт в арктических путешествиях. После смерти Голла он принял команду. Дисциплина быстро упала, и между офицерами начались пререкания.

Еще никто из путешественников не зимовал в этих широтах, а потому все произведенные здесь наблюдения представляют величайшую ценность. Самая низкая зарегистрированная здесь температура равнялась — 44° С. Снега выпало совсем незначительное количество, а

господствующими ветрами были северо-восточные. Были найдены и исследованы доктором Бессельсом многочисленные следы эскимосов. Мясо убитых 26 мускусных быков было желанным добавлением к запасам провианта. Даже попадались песцы и пеструшки, но за весь год встретился всего лишь один медведь. Зато было поймано много тюленей, проникающих, следовательно, и сюда. Моржи и нарвалы исчезли уже тремя градусами южнее.

Описание участником экспедиции штурманом Тайсоном природных условий очень интересно. Он говорит, что климат тут был значительно мягче, чем во многих местах, лежащих южнее. Уже в июне окрестности были свободны от снега, и довольно значительная растительность пробивалась из земли, которую при благоприятных обстоятельствах можно было прокопать самое большее на 60 сантиметров в глубину до замерзшего слоя почвы. Летом температура поднималась до +9°, но зимой опускалась столь низко, что пулей из замерзшей ртути можно было прострелить пятисантиметровую доску.

12 августа 1872 года «Полярис» пошел к югу, но, пройдя всего две недели, был снова затерт льдом. В ночь на 15 октября огромные торосы подняли судно вверх на громадную льдину. Опасаясь самого худшего, решили перенести провиант и другие необходимые вещи на лед на случай, если бы пришлось покинуть «Полярис». Однако не успел еще весь экипаж покинуть судно, как вдруг льдина треснула, и часть экипажа очутилась на больших и малых обломках льда.

«Полярис» соскользнул снова на воду и был унесен течением во мраке ночи. На сле-

дующее утро на льду оказалось 19 человек — 10 американцев, 4 взрослых эскимоса и 5 детей. Собравшись на относительно крепкой льдине, участники экспедиции подсчитали свои средства к существованию. Оказалось, что у них имеется 11 мешков хлеба, 14 окороков, несколько коробок консервированного мяса, 1 000 килограммов шоколада, много оружия и патронов, палатки, шерстяные одеяла, шкуры и два вельбота. Приходилось таким образом готовиться к зимовке с этим незначительным снаряжением. На какую бы то ни было помощь с «Полярис» нельзя было рассчитывать. Правда, судно видели еще один раз, но затем оно опять исчезло. Нужно удивляться мужеству этих людей и их предприимчивости. Быстро были построены снежные хижины, а из построенного раньше на льду деревянного дома, который, по счастью, оказался тут же, раздобыли бревна и каменный уголь. Два эскимоса оказались чрезвычайно полезными. Они настреляли много медведей, песцов и тюленей, и благодаря этому удавалось избегать голода.

Трудности однако вскоре возросли.

До этого времени участники экспедиции были защищены от бурь и волнения огромной льдиной, находившейся в нескольких километрах от места зимовки, и укрывались от холода в снежных хижинах. Однако дрейф льдов к югу продолжался с большой скоростью, и в апреле 1873 года весь лед, кроме той льдины, на которой находилась экспедиция, или растаял или исчез из виду. Хижины тоже начали сильно страдать. Теперь жизнь 19 человек всецело зависела только от одной маленькой лодки, являвшейся их

единственным средством спасения. Дело в том, что экипаж совершил зимой легкомысленный поступок, изрубив на дрова одну из лодок. Провиант тоже окончился. Однажды эскимосу Джо пришлось 36 часов ждать у тюленьей полыньи, пока ему не удалось убить зверя, который на несколько часов утолил их отчаянный голод.

Южный ветер скоро разбил остатки льдины, и потому путешественники сели в лодку, которая была так мала, что платье и разное другое имущество пришлось выбросить за борт, чтобы людям хватило места. Изо всех сил стали они грести к берегу, но напрасно. Пришлось пристать к новой льдине, где опять было убито несколько тюленей. Но и эта льдина растаяла, и вот таким-то образом они и плавали, то в лодке, то отдыхая на новой льдине, но всегда имея наготове лодку. С каждым днем страдания увеличивались. Дошли уже до того, что начали есть кожу и ремни из шкур, но, к счастью, Джо снова удалось убить медведя, причем некоторые из экипажа бросились ничком на лед, изображая тюленей, чтобы подманить медведя на расстояние выстрела.

Наконец, 28 апреля был замечен пароход. Он отвечал на сигналы несчастных, но не мог подойти ближе из-за льдов. Судно скоро исчезло за горизонтом, но на следующий день вынырнул из тумана другой пароход. Только 30-го удалось установить с ним связь, и 19 человек были спасены после 6½-месячной зимовки на пловучей льдине, причем было пройдено расстояние от 77° 35′ северной широты, где исчез «Полярис», до 55° 35′, где они были спасены!

Тайсон рассказывает, между прочим, в своем дневнике: «Никогда в жизни никакая пища не казалась мне такой вкусной, как сушеная треска с картофелем, которую мне дали на завтрак».

13 мая эта часть экспедиции была высажена на берег в С. Джонсе, где к ее судьбе отнеслись с чрезвычайным вниманием. Государство тотчас же купило спасательное судно «Тайгресс» и немедленно послало его на поиски «Полярис». Тайсон и трое его спутников отправились тоже. Они достигли того места, где разделилась экспедиция, и вблизи него встретили лодку с эскимосами, которые объяснили, что судно было покинуто командой, направившейся на юг два месяца назад, переждав зиму на берегу. Баддингтон при расставании подарил судно эскимосам, однако тем не пришлось попользоваться подарком, так как «Полярис» вскоре пошел ко дну.

Баддингтон со спутниками зимовал при входе в пролив Смита, несколько севернее мыса Александра. Они построили себе две плоскодонных лодки, на которых надеялись спастись, и у самого мыса Йорка были подобраны одним китоловом. Но все же они не пережили лишений, подобных тем, которые выпали на долю их товарищей.

...По инициативе адмирала Шерарда Осборна и секретаря Королевского географического общества Клемента Роберта Маркхама Англия решила возобновить полярные исследования. Два парохода, «Алерт» и «Дискавери», в 550 и 750 тонн были отремонтированы и снабжены провиантом на три года. Нашлось много добровольцев, и из них было

с особенной тщательностью выбрано 60 человек. Кроме того были взяты в качестве переводчиков Ханс Хендрик и датчанин Нильс Х. Петерсен; было также закуплено большое число гренландских собак для саней.

29 мая 1875 года экспедиция покинула Портсмут под начальством Георга Нэрса, в свое время принимавшего участие в путешествии Келлета и совершившего блестящее санное путешествие, во время которого было пройдено свыше 2 400 километров. Кроме того, Нэрс был талантливым навигатором и человеком, во всех отношениях вполне отвечавшим порученной ему новой задаче. «Дискавери» шел под командой Стефанссона, а «Алерт» — под командой Альберта Хастингса Маркхама. Приказано было попытаться пройти через пролив Смита до 81° или 82° северной широты и перезимовать там с одним судном. Другое же судно должно было пробиваться дальше к полюсу. Если бы обстоятельства не позволили судну итти дальше, то следовало продолжать путь на санях и одновременно тщательно наносить на карту все побережье, насколько это представлялось бы возможным. Границами экспедиции с востока и запада были указаны 20° и 90° долготы. В инструкцию экспедиции также была включена задача «содействовать науке и познанию природы».

«Невозможно достичь полюса», телеграфировал Нэрс из первого порта на обратном пути, и это прекрасно символизирует сделанные ими, главным образом, отрицательные наблюдения. Ведь это краткое донесение осведомляет, во-первых, о том, что не сущест-

вует открытого полярного моря, и, во-вторых, что полюс при существовавшей тогда технике путешествий не мог быть достигнут даже при условии далекого санного путешествия. Наконец, было констатировано, что севернее 82° 50′ северной широты прекращается всякая животная жизнь и что выше 81° 52′ нет никаких следов эскимосов. Сама же экспедиция прошла севернее всех бывших до нее, а именно: до 83° 20′.

Посетив ряд мест в южной Гренландии, экспедиция вышла 17 июня из Гудхавна, где сопровождавшее ее транспортное судно «Валорэс» отправилось обратно. Южная часть пролива Смита оказалась свободной от льда, и через некоторое время оба судна нашли хорошее место для якорной стоянки у мыса Сабина. После утомительного плавания и тяжелой борьбы со льдом и метелями они только в августе дошли до хорошо защищенной гавани. Как и везде в арктических морях, это была, разумеется, природная, а не искусственная гавань сейчас же к западу от мыса Белло в бухте леди Франклин. Растительность здесь была богаче, чем дальше к югу, и членам экспедиции удалось, высадившись на берег, сразу же убить 9 мускусных быков. Нэрс дал приказ «Дисковери» оставаться здесь, а сам продолжал путь на «Алерте». После 20 августа температура все время была ниже нуля, а зимой морозы достигали —59° С.

«Алерт» продолжал итти до канала Робсона, и здесь Нэрс заметил, что берег изгибается к западу и становится ниже. К северу не было видно земли. Хотя судно и вмерзло у открытого берега, но благодаря счастливой

случайности кругом были ледяные массы в 22 метра толщиной. Вместе с такими плотными массами льда «Алерт» отнесло к берегу, и когда льдины сели на мель, то моментально образовался новый лед, благодаря чему судно было окружено плотной защитной стеной.

Зимовка прошла благополучно. Время было использовано на научные наблюдения, после того как уже осенью были устроены склады для предстоящих санных поездок. Хорошо организованное преподавание, театральные представления и доклады помогали поддерживать общее настроение и интерес у экипажа, а физическое состояние его было вполне хорошим.

В марте месяце следующего года капитану Стефанссону был послан приказ исследовать северный берег Гренландии. Одновременно с «Алерта» были отправлены две экспедиции, одна под начальством Маркхама, а другая — Олдрича к Земле Гранта, то есть в северо-западном направлении.

С «Дисковери» был послан Бьюмонт к востоку, вдоль побережья Гренландии. Сам же Стефанссон перешел через канал Робсона в сопровождении нескольких своих офицеров и возложил на могилу капитана Голла медную доску с надписью.

3 апреля вышли все три упомянутых санных партии, в общей сложности в составе 7 саней и 53 участников. Уже 8 июня неожиданно вернулся на судно лейтенант Парр из партии Маркхама и сообщил, что у них положение отчаянное. Вся партия больна страшной цынгой, один умер, и необходима скорейшая помощь. Нэрс сейчас же кинулся

на помощь, и 14 апреля все оставшиеся в живых были снова на борту судна, но в очень плохом состоянии.

Путешествие Маркхама было ужасно. Уже вскоре им встретился торосовый лед, местами поднимавшийся в высоту до 20 метров, а гребни льдин достигали в ширину 250 метров. Приходилось через них пробивать дорогу топором и киркой, а сани зачастую нужно было переносить на руках. Между этими торосами лежал такой глубокий снег, что люди проваливались в него по шею, температура же не раз опускалась до —50°. Несмотря на двенадцатичасовую работу, продвижение вперед в таких условиях шло очень медленно, не более двух или трех километров в день. Маркхам однако продолжал пробиваться дальше и поднялся к северу выше, чем кто-либо до него. Земли нигде не было видно, и всюду вздымались только ледяные массы огромных торосов. Из-за болезни экипажа он вынужден был повернуть обратно и возвратился на «Алерт» через 52 дня после своего ухода. У двух других экспедиций были такие же точно приключения. Люди очень болели и многие из них умерли.

Нэрс счел неразумным при таких условиях оставаться там дольше. Он решил возвратиться обратно и совершил опасное плавание через трудно проходимый лед. Пришлось прибегать к помощи всех парусов и машин, чтобы пробиваться сквозь лед, начинавший уже опять смерзаться от наступивших осенних холодов. Однако удалось благополучно добраться до Англии, где экспедиция была встречена с большим разочарованием.

725 ДНЕЙ ВО ЛЬДАХ АРКТИКИ

В июне 1872 года на пароходе «Тегеттгоф» вышла австрийская экспедиция, возглавляемая Карлом Вейпрехтом и Юлиусом Пайером. Цель экспедиции — продолжить инициативу крупнейшего географа второй половины XIX столетия Августа Петермана по организации поисков «ворот в центрально-полярную область и к Северному полюсу».

В июне 1874 года Пайер с несколькими товарищами высадился на лед и добрался пешком до какой-то неизвестной земли. Земля эта оказалась архипелагом многочисленных островов, который назван был Пайером в честь австрийского императора Землей Франца-Иосифа.

Впоследствии «Тегеттгоф» был раздавлен льдами, и путешественники с большим риском после многих приключений добрались до Новой Земли, где встретили русских промышленников.

В течение двух лет не было никаких сведений об экспедиции, и только 3 сентября 1874 года пришла весть об их благополучном возвращении в Европу.

...Уже несколько недель подряд неблагоприятные ветры тормозили наш путь. Волнение не прекращалось. 23 июля, благодаря вдруг наступившему падению температуры и туманной, дождливой погоде, мы поняли, что близок лед, ожидавшийся много дальше к северу. Действительно, 25-го вечером на 74° 15′ северной широты при +0°2R в воздухе и +1° R в воде мы впервые увидели

его. Лед был благоприятно расположен, так как северные ветры последних дней разбили его на отдельные полосы.

...Мы вступили в мир, для большинства из нас чуждый. Часто нас окружают густые туманы, и только изредка удается нам увидеть далекую землю, покрытую снегом и окаймленную негостеприимными голыми скалами. При сером небе, ночью, трудно представить себе что-нибудь печальнее хруста умирающего льда. Медленно и гордо, будто на параде, тянется вечная очередь белых гробов-айсбергов к своей могиле, к южному солнцу. Несмолкаемый шелест замирающей мертвой зыби превращается на секунду в прибой в пещерах отдельных льдин. Со свисающих краев высоких торосов монотонно стекает талая вода. Иногда будто в огонь с шипением падает в море снежный ком и исчезает в воде. Роскошные водопады талой воды, подобные матовым завесам, с шумом сбегают с ледяных гор, трескающихся и распадающихся под потоком солнечных лучей. Море вскипает на месте падения гигантов, а морские птицы, лениво отдыхавшие на темени их, испуганно поднимаются и кричат, но вскоре снова слетаются стаей на вершину другого ледяного колосса.

20 августа мы доставили с берега еще немного плавника и увидели с вершины острова полынью, покрытую ловучим льдом, расположенную близко от берега в направлении на север. Возвращаясь к судну, мы столкнулись с медведем, который немедленно обратился в бегство, испуганный большим числом охотников.

Тем временем перспектива в отношении

цели нашего путешествия сильно ухудшилась. Нечего было и думать проделать весь далекий путь до мыса Челюскина в текущем году, как мы сначала предполагали. Мысль о зимовке к северу от Новой Земли казалась нам однако невыносимой. Свободной воды становилось все меньше, а плотность льда все возрастала, особенно у берега. В полдень мы вошли в полынью. Но уже в следующую ночь сплошной ледяной барьер преградил нам путь. Мы оказались вынужденными стать на ледяной якорь в ожидании разрежения льдов. Укрепившись за льдину, мы выпустили пар из котла. Пять моржей спрыгнули при нашем приближении в воду и исчезли в ней. Этот день был для нас роковым. Почти сразу же после закрепления судна за льдину лед стал нажимать со всех сторон и плотно запер нас. Вскоре вокруг нас воды совсем не стало, и судно наше распрощалось с ней навсегда! Большое счастье человека в том, что он способен переносить превратности судьбы, испытывающие его нравственную силу целыми годами, и что он не знает заранее всех тех разочарований, которые она приготовила ему. Если бы мы знали в тот вечер, когда льды сошлись вокруг «Тегеттгофа», что отныне наше судно обречено безвольно следовать прихоти льдов, что настоящим кораблем оно уже никогда не будет, — мы могли бы впасть в отчаяние. Только много позже для нас стало ясно, что из свободных исследователей мы превратились в пассажиров льдины.

Не зная будущего, мы со дня на день годами ждали избавления. Сначала мы искали его в часах, потом в днях и неделях, затем

в определенных периодах года и переменах погоды и, наконец, в милости грядущих лет. Но час избавления не пришел совсем! И все же, несмотря на непрерывные разочарования, в нас не угасал свет надежды и давал силу переносить все страдания.

2 сентября прошла трещина через наше ледяное поле, которая достигла кормы судна и расширилась затем до канала. Наша льдина снова распалась на части, причем судно оказалось в плену в середине наибольшей из глыб. 3 сентября ночью корма «Тегеттгофа» впервые была легко приподнята напором и подпором льда. Тогда мы не имели еще никакого представления об ужасе его позднейших атак.

Печальным казалось наше положение, но опасность не представлялась значительной. Обреченные на безделье, мы находили развлечение в катании на коньках на молодом, пока еще свободном от снега льду, покрывавшем многие из новообразовавшихся полыней слоем до 2 дюймов толщины. Кроме того мы занимались метеорологической наблюдательной службой, дрессировкой собак, доставкой льда на камбуз для приготовления воды, варкой звериного сала и наблюдениями над местностью. Мы были бесконечно одиноки, даже белая чайка и серые буревестники встречались редко, а медведь, подошедший 5 сентября к судну на 40 шагов, убежал из-за неопытности наших охотников. Становилось все холоднее и мрачнее. 2 сентября впервые оказалось необходимым зажечь в половине десятого вечера лампу в кают-компании, а с 3 сентября мы начали топку внутренних помещений судна, в кото-

рых уже некоторое время температура доходила до 0° R. 11 сентября на ночном небе загорелись первые огневые ленты северного сияния.

Наступила осень. Дни становились короче. Ничто не изменилось вокруг нас. Неделю за неделей дрейфовали мы на окруженном льдами судне медленно на северо-восток. Изредка раздвигалась какая-нибудь трещина, доходила до размеров полыньи и снова замерзала, образуя каток для конькобежцев. Спокойно и безразлично лежало перед нами Ледовитое море. Наша льдина, казалось, объединяла в себе все удобства зимней гавани. Однако от внимательного взгляда не могло бы ускользнуть наличие многих показателей ненадежности нашего положения. Соседние поля трескались, всюду плавал нагроможденный в результате сжатий лед, но наша льдина пока еще не развалилась. А так как всегда бывает легко найти объяснение несчастью соседа, мы спокойно продолжали нашу постройку «Вавилонской башни» и домов.

Скоро все должно было стать по-другому. Вечером 12 октября мы заметили, что лампа в кают-компании качается и что наша льдина тоже шевелится. В следующую ночь мы услышали сильное движение во льду. Ужасным и решающим для экспедиции был день 13 октября.

...Утром, когда мы сидели за завтраком, льдина дала трещину, которая пришлась поперек судна. Мы выбежали на палубу и убедились, что находимся в середине сжатия. Оно уже охватило корму. Жалобно кряхтел руль, который в первую очередь подвергся

напору льда. Мы крепко привязали его, потому что было не под силу поднять его на палубу.

В 12 часов 30 минут сжатие достигло страшной силы. Все трещало и грохотало, как во время пожара. Команда, посланная вниз обедать, бросилась сейчас же на палубу. Судно стало все больше ложиться на левый борт, и, для того чтобы сохранить палубу от нависшего над нею льда, мы скалывали верхушки глыб и сталкивали их прочь.

В 4 часа дня сжатие стихло; спустя еще час наступила тишина. Мы смогли спокойнее осмотреться. Плотник сгребал снег с палубы для осмотра швов между балками. Они оказались пока в порядке. Шпангоуты и бимсы[1] еще держались, и в трюмы проникло еще не очень много воды. Такое благоприятное положение следовало отнести за счет крепости нашего судна и закругленности его контуров.

Счастьем надо было еще считать, что первые напоры льда пришлись на светлый период. Смятение и гонка были бы вместо спокойной подготовки, если бы это случилось полярной ночью.

...Уже в начале ноября нас окружили глубокие сумерки. Сказочная красота окружающего скрашивала нам одиночество. Побелевшие от мороза ванты корабля вырисовывались как привидение на фоне серо-синего неба. Тысячекратно раздробленный лед, покрытый белым снегом, был чист, как алебастр. Еще было видно, как на юге поднимался в полдень морозный пар из новообра-

---

[1] Бимсы — балки, связывающие борта судна между собой.

зовавшихся полыней и трещин; лиловой лентой уходил он вверх и исчезал в карминовой полосе неба.

Все приготовления к зимовке были закончены. Лейтенант Вейпрехт велел снять марсовые стеньги для уменьшения площади сопротивления ветру. Только единичные паруса были оставлены на месте, чтобы в случае неожиданного освобождения судна оно сохранило хотя бы отчасти свободу движения. Растянутую над верхней палубой парусиновую крышу мы не могли, к сожалению, продолжить на кормовую часть корабля, потому что постоянная готовность ко всяким случайностям требовала, чтобы корма оставалась открытой.

Даже в вечерние часы, перед сном, мы не могли избавиться от грустных предчувствий. Обычно в это время мы выходили на четверть часа на палубу и при 20—30° мороза выкуривали сигару, делясь друг с другом воспоминаниями минувших дней. Как часто мы при этом вскакивали, встревоженные новой подвижкой льда. Жизнь на льдине походила на жизнь на вулкане.

Хотя солнце поднималось все выше, но в окружающей нас темноте не было заметно сколько-нибудь значительных перемен. Причина этого была в том, что мы и в январе продолжали дрейфовать по направлению к северу и место нашей зимовки пришлось ближе к полюсу, чем всех предшествовавших экспедиций. Другая причина была та, что очень редко стояли безоблачные дни. Даже полная луна, поднимавшаяся в полдень довольно высоко, давала очень тусклое освещение.

Мы проникли уже миль на четыреста в глубь Ледовитого моря и в продолжение пяти месяцев были во власти ветра и течений. Признаков изменения нашего положения не было заметно. Но мы все-таки радовались первым показателям возвращения света. В ясный день 10 января[1] в полдень мы впервые определенно установили его появление. 19 января на южном горизонте уже за час до полудня загорелся яркий карминовый свет. В конце января утренняя заря стала заметна уже за несколько часов до полудня.

С появлением света мы ясно увидели разрушения вокруг нас. Повсюду были высокие горы ледяных обломков и глыб. Отойдя даже на близкое расстояние от судна, можно было увидеть только верхушки мачт, торчавших из-за ледяных валов. Сам корабль лежал на ледяном пузыре, приподнятый на 7 футов выше уровня воды. Выброшенный из воды на лед, он производил жалкое впечатление. Ледяной пузырь образовался вследствие многократных разрывов и смерзаний одной глыбы; высоты своей он достиг в результате бокового сжатия и подползания под него других льдин. Все кругом изменилось до полной неузнаваемости.

Январь 1873 года оказался исключительно капризным. В течение первых двух недель температура неоднократно падала ниже — 30° R, а 8, 13 и 14 января замерзала ртуть.

Все ярче становился полуденный свет на юге. В ясные дни можно было уже в семь часов утра увидеть утреннюю зарю. 14 фев-

---

[1] 1873 г. — Примечания составителей.

раля мы заметили ярко освещенное облако, проплывавшее над самым небосклоном; оно отражало лучи пока еще невидимого солнца. В середине февраля стало настолько светло, что льдины впервые снова отбросили тени. Несмотря на низкую температуру, мы охотно проводили часы на открытом воздухе, тогда как раньше по целым неделям не выходили на палубу. Только теперь, с удлинением дня, мы увидели, каким темным, затхлым гробом было наше жилище. Очень хотелось снять защитные щиты со стеклянного каба, чтобы дать хоть немного естественного света в помещение. Но мы понимали, что, пока не прекратятся метели, мы должны сохранять неестественную темноту наших кают.

19 февраля 1873 года должно было взойти солнце на нашей географической широте. Однако благодаря сильной рефракции, составляющей для температуры в 30° ниже нуля 1° 40′, мы смогли встретить первые лучи солнца тремя днями раньше. Возвращение солнца — событие исключительно праздничное в условиях полярных плаваний.

Несмотря на напряженное волнение, с которым мы встречали возвратившееся солнце, мы были поражены переменой, произошедшей в нашей внешности в течение долгой полярной ночи. Наши осунувшиеся лица были страшно бледны. Большая часть из нас имела вид выздоравливающих после тяжелой болезни; носы у нас заострились, глаза глубоко впали. Однако под благотворным влиянием дневного света болезненный вид быстро исчез. Мартовское солнце скоро возвратило нашим лицам темный цвет загара. Вернулась также всеобщая веселость. С жадностью

ловили мы теплые солнечные лучи. Построили ледяную избушку без крыши и с открытой на юг стороной. В хорошие, тихие дни выползали из душных помещений здоровые и больные и забирались сюда, чтобы насладиться и распариться, подобно ящерицам, в горячих солнечных лучах. Внутри корабля царила все еще полная тьма.

26 мая на нашей широте должно было быть видно частичное солнечное затмение. По ошибке мы начали наблюдение на 2 часа 30 минут раньше срока. Инструменты были установлены, с напряженным вниманием ожидали мы появления луны на солнечном диске. Двухчасовое ожидание утомило нас, но в конце концов луна все-таки явилась и заслонила около трети диска. Сильный туман, поглотивший солнечный блеск, позволил нам наблюдать за явлением простым глазом, даже без цветных очков. Продолжительность его была 1 час 56 минут.

С некоторого времени мы стали замечать на горизонте какую-то темную ледяную массу. Из-за большого расстояния мы не могли узнать, что это такое. До сих пор наша жизнь на небольшой льдине чрезвычайно походила на жизнь скромных насекомых, живущих на листке дерева и не находящих никакого интереса во всем, что делается за его пределами. Вылазки в одну-две морских мили считались показателями большой предприимчивости.

14 августа некоторые из нас все-таки добрались до темного предмета, отстоявшего от нас на 4 мили. Это оказался большой айсберг. На нем лежали две морены. Это были первые камни и обломки скал, которые мы увидели после большого перерыва. Они состояли из

рассланцованного известняка и глинистого слюдяного сланца. Велика была наша радость при виде этих камней, казавшихся нам пришельцами из какой-то неведомой земли.

...Начиная с февраля, когда мы достигли нашей крайней восточной точки, дрейф наш изменился на северо-западный, а потом прямо на северный. В конце февраля стояла штилевая погода. В течение этого времени мы пребывали на месте на широте большей 79° и долготе 71°.

Осень 1873 года была необыкновенно мягкой, хотя вместе с тем бурной и пасмурной. Горы льда и снега, окружавшие раньше наше судно, совсем исчезли, и корабль торчал изо льда совершенно одиноко. Корма его возвышалась на 7 футов выше ватерлинии, а весь корпус поднимался на высоту 14 футов над окружающей снежной равниной. Мы были вынуждены взяться за сооружение высоких ледяных лестниц по обе стороны корабля.

7 сентября Вейпрехт распорядился прекратить работы по освобождению судна.

Опыт минувшего лета убедил нас в том, что на следующее лето необходимо будет оставить наш жалкий корабль и попытаться достигнуть европейских берегов с помощью нарт и шлюпок. К такому решению нас побуждало сознание почти полной бесполезности дальнейшего пребывания на судне, а также не совсем благополучное состояние здоровья экипажа.

Непрерывные северные ветры отогнали во второй половине октября нашу льдину к юго-западу. Чем ближе подносило нас к земле, тем сильнее шло разрушение ледяных полей

вокруг нас, происходившее в результате столкновения с неподвижным берегом. От постоянных толчков наша льдина сильно уменьшилась. 1 октября подул резкий восточно-северо-восточный ветер и продвинул нас так близко к берегу, что мы попали в самую середину хаоса. Наше поле растрескалось, и размеры его под постоянным давлением так сильно сократились, что расстояние от судна до края льдины, равнявшееся 1 октября 1 300 шагам, уменьшилось 3 октября до 875 шагов, а 6 октября — до 200 шагов. Глядя с верхушки мачты, мы не видели ничего, кроме нагроможденных в беспорядке льдин, страшного смешения гор и долин и нашего поля, представлявшего собой чуть ли не единственный кусочек ровной поверхности. Все меньше становилось поле, все ближе подкатывал к нам громыхающий вал скрипящих и звенящих обломков льда.

15 октября поперечник льдины сократился до нескольких сот шагов по всем направлениям. В этот день мы снова услышали знакомое щелканье и потрескивание в дереве. Звуки эти страшно раздражают, так как они вызывают напряженнейшее ожидание, что вот-вот лед около судна расколется на части. Вернулись дни бесконечных волнений, возобновилось положение постоянной готовности к самому худшему. Мы опять приготовили свои аварийные мешки. Земля, к которой мы так стремились, была перед нами. Но вид ее нас не радовал, так как она казалось недоступной.

Таковы были перспективы, когда 31 октября нас пригнало на расстояние трех миль к невысокому береговому массиву. Здесь мы

оказались в окружении айсбергов, среди которых не менее десяти достигали весьма почтенной высоты. Не знаю, мы ли одни, или айсберги, или все вместе дрейфовали с большой скоростью, как показало пеленгование берега. Если дрейфовали айсберги, то они должны были раздробить все поля на своем пути. Перед лицом опасности, которую они представляли для нас, их красота была забыта. Мы находились тогда на 79° 51′ северной широты и 58° 56′ восточной долготы, то есть как раз на долготе полуострова Адмиралтейства на Новой Земле. Здесь, вдалеке от всякого пристанища, нам было суждено провести целую зиму.

1 ноября утром мы стояли и смотрели на землю, видневшуюся в тумане. Ясность, с которой в этот день вырисовывались ее скалистые гребни, позволила предположить, что попытка пробраться на землю, не подвергая себя особой опасности оказаться отрезанными, на этот раз могла бы удасться. Полные дикого возбуждения, мы стремительно карабкались и перепрыгивали через ледяные валы. За этими валами, достигавшими иногда высоты 50 футов, протянулась равнина, шириной в 2 мили. Она состояла из солоноватого молодого льда, лежавшего ровным шестидюймовым слоем, из чего нетрудно было заключить, что еще совсем недавно здесь была вода. Через эту равнину бежали мы со всех ног по направлению к близкой земле. Когда же, наконец, достигли ее и стали на твердый грунт, нам показалось, что это рай земной, хотя в действительности здесь ничего, кроме снега, скал и смерзшихся камней, не было. Мы не чувствовали тогда, что землю печальнее нашего

острова трудно было бы отыскать. Он получил имя острова Вильчека.

Тем временем земля закуталась еще плотнее в свою снеговую шубу. Суровые метели заволокли скалистые хребты. Свет меркнул с каждым днем все сильнее. Лишь изредка загорались высокие обрывы далеких ледников бледнорозовым светом, пронизывающим свинцово-серые сумерки. Наступили холода. Образовывались трещины, и возникали новые полыньи.

Несмотря на это, вторая зима была несравненно легче предыдущей благодаря спокойной жизни и надежде на лучшее будущее.

Наступило 20 мая[1], великий день начала похода в Европу. Радостно встретили мы его, так как с этого дня мы снова стали свободны и деятельны.

К верхушкам мачт на «Тегеттгофе» прибили флаги. Мы двинулись в обратный путь к человеческим селениям, удаленным от нас на тысячи миль. Захватывающее зрелище представлял для нас самих этот наш уход.

Мысль покинуть судно, бросив его на произвол судьбы, имеет в себе даже в обычных условиях что-то волнующее. Насколько сильнее должно быть чувство тревоги, когда оставляешь корабль во льдах холодного моря! И все-таки даже в таком тяжелом случае привычка сыграла свою роль, значительно притупив болезненное ощущение. В течение долгих месяцев мы пребывали в непрерывном страхе, что льды раздавят корабль, а нам придется спасаться, бежать через ледяную пустыню налегке, без пищи и без крыши

---

[1] 1874 г. — Примечание составителей.

над головой. И все-таки этот корабль был в течение целых двух лет нашим единственным пристанищем и стойко хранил нас от всяких невзгод, которыми так щедро одаряет путешественников арктическая природа. Скрываясь за стенами корпуса судна, мы спасались от лютых морозов и свирепых штормов, стоя на борту, мы наблюдали, как выпуклые бока судна отражают напор громоздящихся льдин. Воспоминания обо всем пережитом здесь нахлынули на нас, когда мы прощались с кораблем. На столе в кают-компании был положен документ, содержавший изложение причин, вынудивших нас покинуть судно.

Настала середина июня. Чистая вода так и не показывалась, преобладали южные ветры. Вот уже несколько недель бродили мы в окрестностях судна, уже была уничтожена почти треть захваченных съестных припасов; нам предстояло пройти 250 немецких миль, а между тем мы успели продвинуться только на одну с четвертью! Если бы дело так же шло и дальше, то мы добрались бы до дома только через двадцать лет. Правда, время года было еще раннее, а потому лед лежал настолько плотно, что пока нечего было надеяться на то, что он образует достаточно широкие каналы и разводья, по которым мы могли бы пробраться на шлюпках. Наши перспективы были таким образом очень невеселые, и все же временами нам казалось, что скоро настанет конец всем напастям.

Так и случилось 17 июня. К югу от нас открылась во льду трещина. Спешно направились мы к ней. День был ясный, температура в тени показывала 0° R, но нам каза-

лось, что кругом — тропическая жара. Работы было много. Пришлось раскопать валы ледяных обломков, расчистить и выровнять путь к полынье. Следующей ночью мы стояли уже на берегу ее вместе с нартами, лодками и всем прочим грузом, готовые к посадке на воду. Направление полыньи было с востока на запад. Утром 18 июня мы приступили к спуску лодок.

Днем нашего освобождения было 15 августа. Как в праздник разукрасили мы флагами наши лодки и спустили их на воду. С трудом вместили они всю поклажу, анкер с пресной водой и людей. Только наши четыре нарты пришлось, к сожалению, бросить. Они сослужили нам огромную службу. Загрузка шлюпок была так велика, что мы не знали, куда деть собак.

Троекратным «ура» встретив чистую воду и попрощавшись со льдами, мы начали свой переход через открытое море.

Утром 16 августа подул северный ветерок. Мы поставили паруса и в течение нескольких часов бодро шли вперед. В это же время на горизонте показалась Новая Земля. Сначала мы увидели только несколько отливающих серебром светлых точек над морем. Некоторые из нас сразу решили, что это льды, полосой державшиеся в более южной части моря, но вскоре оказалось, что это настоящая, покрытая снегом земля. Мы увидели перед собой вершины гор окрестности мыса Нассау. Это было как раз то место, где высокая гористая страна вдруг меняет свой облик и, отклоняясь на северо-восток, принимает монотонный характер. Начиная отсюда, уходящая в этом направлении земля оказывается почти

лишенной гор; она сплошь покрыта ледниками, достигающими района зимовья и могилы Баренца, выкопанной триста лет тому назад.

В ночь с 17 на 18 августа впервые скрылось солнце за горизонтом. После полудня мы подошли к земле и вышли на берег.

Это случилось к югу от мыса Черного. Земля была здесь покрыта ковром разнообразных растений, казавшимся нам настоящим садом. Глаза наши привыкли к белому цвету и никак не могли освоиться с видом разноцветных лепестков.

Ничто не напоминало больше суровую полярную страну — ни земля, ни температура, ни погода. Широкая бухта, открытая на юг в сторону полуострова Адмиралтейства, казалась нам такой приветливой, что, не будь она покрыта ледниками, мы легко приняли бы ее за один из заливов солнечной Италии.

Было время отлива. По колено в воде тащили мы за собой и толкали вперед наши шлюпки по веслам, положенным в вязкий грунт. Таким образом мы выбрались на сухой берег. Здесь все участники экспедиции помылись в небольшом озерке, потом напились слабого чая и подкрепились остатками спирта.

Только 21 августа задул с востока свежий ветер. Море всколыхнулось, пошли волны. Вода захлестывала в шлюпки, шедшие под парусами. Люди совершенно промокли, когда наконец удалось добраться до бухты впереди Сухого Носа (полуденная широта — 73° 47′).

24 августа утром наша шлюпка вошла в мрачную, скалистую бухточку. Напряжением последних сил мы заставили себя выскочить

в мелкую воду и вытащить вслед за собой нашу посудину. Промокшие до нитки люди занялись сбором плавника, зажгли костер и состряпали на сковородке нечто вроде клецок. Вконец измученные и изнуренные, заснули мы, лежа на мокрых камнях, закутанные в клубы развеваемого ветром дыма. Так прошло четыре часа. С вершины одного из холмов мы огляделись. Парусов нигде не было видно; ничего — только темные волны. Мы двинулись дальше. Около мыса Бритвина, на 72° 40′ северной широты, все четыре лодки опять встретились. Тем временем ветер стих, наступил штиль. На воде произвели раздел остатков продовольствия. Мы гребли, механически двигая веслами и пробираясь все ближе к раскрытию тайны, приготовленной нам судьбой.

Решительный час настал. Еще один поворот за скалистый мыс, и — одно из двух: или перед нашими глазами предстанет спасительный корабль, или мы будем вынуждены сдаться на милость свирепому океану. Был вечер, когда мы пробирались под черными нависшими стенами мыса Бритвина. Подножья скал были густо усеяны птичьими стаями, купающимися в брызгах набегающей волны.

И вот, в 7 часов вечера, вдруг крик радости сорвался одновременно с уст всех участников экспедиции: впереди шла маленькая лодка с двумя гребцами. Это была не наша шлюпка, она была пятой по счету. Сидящие в ней люди были, повидимому, заняты ловлей птиц и, повстречавшись с нами, не меньше нашего удивились этому. Это были русские. Еще не успели мы с ними объясниться, как повер-

нули вместе за мыс и увидели перед собой два корабля...

С чувством какого-то благоговения приближается потерпевший крушение человек к гордому, стройному корпусу корабля, несущего ему спасение. Корабль не кажется ему бездушной машиной, он представляется ему добрым другом, существом более совершенным, чем он сам. Именно с таким чувством подходили мы к обеим шхунам, скрытым от ветров в глубине окруженной скалами бухты. Эти два корабля были для нас воплощением всего мира!

Мы подняли флаги на шлюпках и пришвартовались к борту шхуны «Николай». На палубу высыпало много народа — все бородатые русские. Они глазели сверху на нас. В их взгляде было удивление и участие. Среди них стоял похожий на патриарха капитан шхуны Федор Воронин[1]...

---

[1] Капитан Федор Воронин — дед Вл. Ив. Воронина, известного ледового капитана. — Прим. составителей.

С. Е. ЛИОН

МОИ ВСТРЕЧИ С УЧАСТНИКАМИ ЭКСПЕДИЦИИ „ЖАННЕТЫ“

Предпринятая лейтенантом американского военно-морского флота Дж. Де-Лонгом в 1879 году экспедиция по открытию Северного полюса и новых земель в Полярном бассейне характерна тем, что капитал, затраченный на организацию, снаряжение и содержание экспедиции, был предоставлен частными лицами, но под флагом военно-морского министерства Соединенных Штатов.

6 сентября 1879 года «Жаннета» — судно экспедиции Де-Лонга — очутилась в ледяном плену и пробыла в нем 22 месяца, продвигаясь со льдами на северо-запад. 12 июня 1881 года лед так стиснул пароход, что корпус проломился. Ночью «Жаннета» скрылась под водой. Катастрофа произошла под 77° северной широты. Путешественники очутились среди ледяной пустыни на трех лодках. Одной управлял сам Де-Лонг, другой — механик Мельвилль, а третьей — лейтенант Чипп.

После долгих скитаний лодка Чиппа исчезла бесследно в пучинах Ледовитого моря, а лодка Мельвилля несколькими днями раньше, чем Де-Лонг высадился на берегу Лены, вошла в ее устье и поднялась по реке до первого якутского селения.

Оправившись от усталости, Мельвилль отвез спутников в Верхоянск, а сам отправился на поиски Де-Лонга. После долгих поисков Мельвилль увидел в одном месте снежный холм. Из-под снега торчала рука Де-Лонга... Рядом лежало несколько трупов его товарищей.

Это было в 1881 году. Мне было тогда 25 лет, но я живо, как сейчас, помню все по-

дробности этих встреч и бесед,— так глубоко и отчетливо врезались они в мою память. Я жил тогда в городе Верхоянске, Якутской области, расположенном в верховьях многоводной реки Яны, за Северным полярным кругом (67,5° северной широты). В Верхоянске было всего человек двести жителей. Привезли меня туда в феврале 1880 года из теплой Одессы по распоряжению одесского генерал-губернатора Тотлебена, мотивировавшего свой «приговор» следующей бессмертной фразой, которой не придумал бы сам Щедрин: «Несомненно принадлежит к социально-революционному сообществу, но за неимением улик ссылается в Восточную Сибирь».

Я поселился в одной юрте еще с семью политическими ссыльными, и мы зажили коммуной.

Мы до такой степени ненавидели и презирали наших тюремщиков, что избегали, кроме самых необходимых, официальных, всяких встреч и соприкосновений с исправником Кочаровским и его помощником Ипатьевым. Для этих «внешних сношений» с администрацией товарищи выбрали меня.

В половине ноября в нашу юрту явился казак и от имени Кочаровского просил меня явиться к нему на дом немедленно по важному делу.

Кочаровский принял меня очень любезно, пригласил в гостиную и, после предварительных приветствий и вопросов о здоровье и житье-бытье моем и товарищей, сообщил, что он только что получил с нарочным очень загадочное донесение от казачьего командира заполярного поселка Булун, расположенного на берегу одного из многочисленных рукавов

дельты реки Лены, близ Ледовитого океана, в 900 километрах к северо-западу от Верхоянска; в этом донесении командир с величайшей тревогой сообщал, что там появились какие-то неведомые чужестранцы, говорящие на непонятном языке, выдающие себя за американцев, не понимающие ни по-русски, ни по-якутски; в заключение командир спрашивал: как поступить с ними? К этому Кочаровский глубокомысленно добавил:

— Я думаю, что это какие-нибудь контрабандисты, и хочу послать приказ арестовать их и привезти в Верхоянск. Вот об этом-то я и хотел посоветоваться с вами. Как вы думаете на этот счет?

Как ни был глуп Кочаровский, но подобной глупости я даже от него не ожидал.

— Какие могут быть контрабандисты в этих гиблых пустынях? — возразил ему я.— Как туда добраться чужестранцам через Ледовитый океан? И с кем торговать? Это, очевидно, участники какой-нибудь полярной экспедиции, спасшиеся после крушения.

6 декабря, около 7 часов вечера, Кочаровский вновь прислал за мной свои сани; был сильный мороз —45° по Реомюру; по дороге я узнал от его кучера, что в Верхоянск приехали какие-то американцы. Когда я с сильно бьющимся сердцем вошел в гостиную, то увидел стоящего среди комнаты Кочаровского и рядом с ним довольно высокого, крепко сложенного блондина с окладистой светлорыжей бородой, с правильными чертами умного и выразительного лица, с огромной лысиной и большими голубыми глазами, серьезно и внимательно глядевшими; лицо было изможденное, озабоченное и грустное. Кочаровский

представил нас друг другу, назвав мне просто его фамилию—инженер Мельвилль, а ему мою фамилию — Лион. Мы крепко пожали друг другу руки, и я заговорил с ним по-английски...

Через несколько минут Кочаровский пригласил нас к обеденному столу, сервированному в той же гостиной. После обеда я с Мельвиллем остались наедине; я попросил рассказать подробно, каким образом судьба занесла к нам его и его товарищей.

Мельвилль тяжело вздохнул и несколько минут как бы собирался с мыслями.

— Задачей нашей экспедиции, — начал он, — было достижение Северного полюса совершенно новым, еще ни разу не испробованным путем — через Берингов пролив на запад Ледовитым океаном, полагаясь на морское течение, которое должно было заставить «Жаннету» дрейфовать все время на запад мимо и немного севернее Ново-Сибирских островов, Земли Франца-Иосифа и Шпицбергена к берегам Гренландии. Отправившись из Сан-Франциско 9 августа 1879 года и пройдя в конце месяца через Берингов пролив, мы вскоре увидели дальнейший путь преграждённым сплошным бесконечным ледяным полем, тянувшимся покуда глаз видел; лед был толщиной от 6 до 8 метров, торосистый и изрезанный промоинами. При таких условиях дрейфовать вместе с ледяным полем значило бы рисковать жизнью всего экипажа, так как льды могли ежеминутно раздавить «Жаннету», как яичную скорлупу; поэтому мы решили зазимовать на так называемой Земле Врангеля, которая в то время считалась всеми географами обширным континентом, при-

мыкающим к Гренландии, а с наступлением весны продолжить наш дрейф. Так мы и сделали; и тогда-то увидели, что пресловутая Земля Врангеля представляет собою не что иное, как маленький, высокий и гористый островок Врангеля.

Раннею весною 1880 года, когда ледяное поле рассеялось, мы возобновили наш дрейф, течением которого нас отнесло на запад на расстояние около 75 километров от острова Врангеля; здесь дальнейший путь «Жаннете» был прегражден опять непроходимым и бесконечным ледяным полем, в которое она вмерзла и в котором мы провели зиму 1880/81 года; это была уже вторая зима во льдах; настроение у всех нас стало очень мрачным. В течение весны и лета 1880 года и зимы 1880/81 года нас отнесло течением на запад на расстояние 770 километров, так что мы в начале июня 1881 года находились несколько севернее группы Ново-Сибирских островов. Но ледяное поле вокруг «Жаннеты» сжимало ее все сильнее, угрожая раздавить. 11 июня положение приняло столь угрожающий характер, что капитан Де-Лонг отдал приказание покинуть «Жаннету» и выгрузить на лед все необходимое — лодки, сани, палатки, ездовых собак, все запасы провизии, одежду, медикаменты.

Часа в три дня «Жаннета» под напором льда накренилась так сильно, что сделалось невозможным стоять на палубе. Де-Лонг последним соскочил с корабля.

Здесь Мельвилль в сильном волнении прервал свой рассказ; слезы показались на его глазах. Успокоившись, он продолжал:

— Мы немедленно занялись устройством

своего ледяного лагеря. Нас было всего тридцать три человека — шесть офицеров и двадцать семь матросов.

На другой день, 12 июня, часа в четыре дня «Жаннета» под напором движущихся ледяных глыб стала качаться направо и налево; вслед затем, гремя своими железными и деревянными частями, она вдруг выпрямилась почти вертикально; ледяные глыбы, раздавившие ее, медленно разошлись, и она стала погружаться в воду все быстрее и быстрее. Мы теперь очутились совершенно отрезанными от всего мира, без всякой надежды на чью-либо помощь, предоставленные самим себе; мы почувствовали наше полное, ужасающее одиночество.

Мы очутились на ледяном поле в расстоянии 770 километров от дельты реки Лены, которую считали ближайшим пунктом, где мы найдем помощь, так как, по нашим сведениям, по Лене плавали пароходы, а берега ее были густо населены.

— Откуда у вас были такие нелепые сведения?! — невольно воскликнул я. — Ведь никакого пароходства на Лене севернее Якутска не существует! И берега ее в тех местах совершенно пустынны и необитаемы, за исключением летних трех месяцев, когда прикочевывают туда тунгусы и якуты для рыболовства и охоты. Впрочем, у вас не было выбора.

— Вы правы, — грустно подтвердил Мельвилль.—Мы в этом убедились на собственной шкуре. Итак, семнадцатого июня мы начали свой поход на юг. Одиннадцатого сентября мы достигли кромки ледяного поля, и перед нами бурно шумело открытое море, простирав-

шееся до самого сибирского берега; только сто сорок километров отделяли нас от мыса Баркова, конечного пункта нашего путешествия; мы были радостно настроены, надеясь, что при теперешнем попутном свежем ветре, если только он не слишком усилится, мы достигнем мыса Баркова и сибирской земли в течение одной ночи. После обеда Чипп и я долго совещались между собою перед отплытием, прохаживаясь взад и вперед по льдине. Так как моя лодка была быстрейшая из трех, то я не испытывал никакого беспокойства; хотя лодка Чиппа была теперь менее нагружена, чем раньше, но он, повидимому, полагал, что будет в состоянии держаться рядом, если только первая лодка не будет слишком спешить.

Де-Лонг, позвав тут же нас обоих, приказал нам держаться друг возле друга на таком расстоянии, чтобы возможно было перекликаться, и дал инструкции на случай, если мы потеряем друг друга из виду: «Старайтесь плыть к мысу Баркова, отстоящему в ста двадцати пяти или ста сорока километрах к юго-западу. Не ждите меня, найдите проводника среди туземцев и подвигайтесь вверх по реке с возможною быстротой, пока не дойдете до населенного пункта; будьте уверены, что вы и ваши две партии будете спасены, и не беспокойтесь о других. Если вы достигнете мыса Баркова, вы будете спасены, так как там достаточно много населения летом и зимою».

Затем, обращаясь ко мне в отдельности, добавил: «Мельвилль, вам не будет стоить никакого труда держаться близ меня, но если что-нибудь разъединит нас, вы легко найдете

место для высадки, держась сибирского берега; и вы не хуже других знаете все, касающееся туземцев и их поселений». Это было наше последнее совместное собеседование.

Вслед затем мы разместились по своим лодкам, и Де-Лонг тронулся на всех парусах, держа курс на юго-запад. Мы плыли быстро, но волнение на море значительно усилилось, и лодки бросало из стороны в сторону. Так как моя лодка была быстроходнее остальных, то мне становилось все труднее держаться позади Де-Лонга. Я убрал один из парусов, благодаря чему Чипп не отставал от нас. Но волнение на море все усиливалось, лодки прыгали и ныряли; ветер угрожал сорвать мачты, и мы вынуждены были убрать паруса. Первая лодка, вообще не быстроходная, была слишком перегружена, имея на своем борту, кроме своей доли груза и провизии для тринадцати человек, все дневники, корабельные книги, журналы и т. п., не считая больших дубовых саней.

Вторая лодка очень плохо справлялась теперь с бурным морем и временами терялась из виду. Первая лодка, при своих великолепных качествах, работала блестяще, но так как она была перегружена, то волны беспрерывно заливали ее, угрожая потопить. К семи часам вечера разразилась страшная буря, и казалось, что мы не будем в состоянии долее бороться с нею. Моей лодке угрожала неминуемая опасность. При таких условиях держаться долее вблизи Де-Лонга стало невозможным без риска погубить обе лодки. Убедившись в этом, Де-Лонг, не будучи в состоянии перекричать бурю, дал знаками понять, что разрешает расстаться с ним. Вслед-

ствие этого я сейчас же поднял паруса, и лодка моя полетела стрелой вперед.

Моя лодка летела вперед с большой скоростью, сильно обгоняя первую лодку; в это время матрос воскликнул, что Де-Лонг сигнализирует Чиппу; я обернулся назад и взглянул влево в том направлении, где, по моему предположению, должна была находиться вторая лодка. Сперва ее не было видно, но вдруг я увидел ее на далеком расстоянии на гребне волны, а затем она быстро исчезла из виду. Еще раз она показалась; громадная волна подхватила ее и погнала вперед; я видел, как кто-то старался высвободить парус, прижатый к мачте; лодка вновь исчезла в волнах, я ничего более не видел, кроме пены и кипящих белых гребней холодного мрачного моря. Когда я увидел ее в последний раз, она была на расстоянии немного менее километра позади нас, а первая лодка находилась приблизительно посредине между нами, и я нисколько не сомневаюсь в том, что лодка Чиппа тогда потонула; впоследствии беседа с двумя оставшимися в живых товарищами из первой лодки (Ниндеманном и Норосом) укрепила меня в этом мнении, так как они тоже наблюдали описанную мною картину и держатся того же мнения и, кроме того, утверждают, что весь экипаж Де-Лонга был убежден, что одновременно с лодкой Чиппа утонула и моя лодка.

Мы потеряли окончательно из виду лодку Чиппа и расстались с Де-Лонгом в ночь на 12 сентября.

Через несколько дней мучительного плавания по лабиринту бесчисленных протоков, речек и речушек, составляющих дельту реки

Лены, мы пристали к высокому берегу какой-то протоки, где виднелись несколько покинутых юрт; так как было уже часа два дня, то мы решили пообедать. Пока товарищи разводили костер, я посматривал на реку и вдруг увидел к величайшей радости, что к нам приближаются три ветки[1], и в каждой по одному якуту. Две ветки ушли от нас, а самый младший и, повидимому, наиболее храбрый из этих туземцев подплыл к нашей лодке; я вручил изрядную порцию пеммикана одному из матросов, приказав ему сперва съесть кусочек на его глазах для успокоения его подозрительности и остальное отдать ему.

Его звали Фома, как это я узнал впоследствии. Я приказал одному из матросов не трогать его, пока он был у нашей лодки, а потом захватить его ветку; когда это было исполнено, юноша сильно расстроился, испугался и стал настоятельно просить отпустить его, говоря, что его ветка может опрокинуться; в это время нас отнесло течением вниз к тому месту, где мы перед тем отобедали, и я предложил ему высадиться вместе с нами. К этому времени он, повидимому, понял, что мы не желали ему никакого зла, а только требовали дружеской помощи, так как, когда мы причалили, он стал подзывать своих двух спутников, которые быстро присоединились к нам и вытащили на берег свои ветки. Завязался дружеский разговор, а один из матросов, который был экспансивнее остальных,

---

1 В е т к а — это плоскодонная лодка из легких досок: управляется одним двухлопастным веслом, летит стрелой даже против течения.

поцеловал каждого туземца в обе щеки; это приветствие они встретили изумлением. Я приказал приготовить чай и, пока чайник разогревался, стал показывать им наши ружья, топоры и другие предметы снаряжения, которые их очень заинтересовали.

Покончив с чаепитием, мы изжарили гуся, рыбу и дичину, поделили поровну между всеми и роскошно поужинали. После этого я объяснил им знаками, нарисовав на бумаге несколько хижин с большой церковью посредине, что желаю, чтобы они проводили нас в Булун. Они сразу поняли, но Фома закричал по-якутски: «Нет, нет! Лед, лед, смерть!» — и для наглядности лег на землю и закрыл глаза, изображая покойника. Я никак не мог убедить их проводить нас в Булун; они ссылались на много причин, главным образом на громадную опасность, на расстояние, на приближение ледохода, на недостаток провизии и на плохие одежду и обувь.

Тогда я сказал им, что мы желаем сейчас же отправиться в такое место, где бы мы могли поесть и поспать; они согласились, и мы поплыли вниз по реке. Благодаря руководству наших новых друзей, менее чем через полчаса мы добрались благополучно до того мыса с юртами, которого весь день так ревностно и так тщетно старались достигнуть. Втащив на берег лодку и ветки, мы отнесли большую часть нашего багажа в юрты. Здесь когда-то был поселок, называвшийся Малый Борхай; от него уцелело только несколько юрт, тогда как невдалеке было кладбище, полное могил якутов и тунгусов.

Мы поместились в двух юртах, развели живительный огонь в камельке, сварили чай, а

туземцы поставили свои сети и поймали немного рыбы на ужин.

Третьего туземца звали Кирилл; Федор жил из милости у Фомы и Кирилла. Фома объяснил мне, что Кирилл отправится к некоему Василию Кулгар, своему тестю, и привезет нам домашнего оленя в пищу. Поужинав и приятно поболтав, мы все легли спать в нашей юрте.

Мы провели спокойную ночь, а поутру хорошо позавтракали свежей рыбой, которую туземцы поймали в расставленные ночью сети. Через несколько дней после крайне мучительного плавания по лабиринту разных песчаных мелей и речушек мы увидели какой-то низменный остров, на котором было раскинуто около дюжины юрт или палаток, амбары и церковь. Федор, чтобы возвестить наш приезд, выстрелил из ружья, и под руководством наших двух лоцманов мы быстро приблизились, всматриваясь жадными глазами, с сильно бьющимися сердцами, в деревню.

Вскоре мы увидели, что над юртами вьется дым, и матросы наперерыв закричали: «Я вижу человека!» — «Я вижу двух человек!» — «Посмотрите, вот собаки!» — «Ура, я вижу женщину!» — «Нет, несколько женщин!» — «Посмотрите, какие молоденькие!» и т. п. Наконец, когда мы совсем приблизились к острову и мелководье мешало нам пристать, то от берега отчалили две или три ветки, в одной из которых находился какой-то рыжеволосый русский. Мы сразу заметили его и разом воскликнули: «Вот русский!» Ему это, очевидно, понравилось, и, кивая головой, он кричал: «Русский, русский!» Мы засыпали его сотней вопросов на английском, француз-

ском, испанском, немецком, шведском и других языках, о каких только имели малейшее понятие.

В первую же ночь я изготовил письмо начальнику округа, изложив обстоятельства, приведшие нас в Джемевелох, и просил его послать копию этого письма американскому посланнику в Петербург; эти копии я написал по-французски, по-немецки и по-шведски; все это я запечатал в пакет, который зашил в полотняный мешочек. Я с Даненовером пошли в юрту старосты и объяснили ему всю важность отослать немедленно этот пакет командиру Булуна. Он понял, но заявил, что пройдет десять или пятнадцать дней, прежде чем можно будет безопасно переехать через залив.

Недели через три, двадцать девятого октября, мне привезли из Булуна письмо от Бишофа и, самое важное и ценное, измятый грязный клочок бумажки, которую мы прочли с величайшим интересом и которая гласила следующее, — вот, прочтите сами.

При этих словах Мельвилль вынул из кармана и протянул мне эту записочку, и я прочел неразборчиво написанные следующие строки:

«Полярный пароход «Жаннета» погиб 11 июня. Высадились в Сибири около 25 сентября. Необходима помощь капитану и доктору и остальным (девяти) людям.

Вильям Ф. С. Ниндеманн, Луи Р. Норос, матросы флота США.

Отвечайте поскорее; нуждаются в пище и одежде».

— Кузьма объяснил, — продолжал Мельвилль,—что Ниндеманн и Норос находятся в

пути к Булуну; что их нашли в местечке, именуемом Белкур, находящемся на берегу реки Лены при ее повороте на запад, в тридцати километрах к югу от покинутого поселка Арий; что они были очень больны и измучены от голода и холода; и что он, Кузьма, понял из их слов, что многие из их товарищей погибли. Но, судя по записке, я заключил, что нехватает только одного человека, так как в ней значилось: «Капитану и доктору и остальным (девяти) людям».

Я решил немедленно повидать Ниндеманна и Нороса, чтобы узнать, где находится Де-Лонг и его партия; я сказал Кузьме, чтобы он повез меня сейчас же в Булун, но он заявил, что это невозможно, так как собаки устали. Он прибавил, что командир Булуна Бишоф приказал ему передать словесно, что он приедет послезавтра в Джемевелох и привезет с собою пищу и одежду, а также несколько оленьих упряжек, чтобы отвезти всю партию в Булун.

Только к вечеру шестого ноября мы добрались, наконец, до Булуна. Мы подъехали к какой-то общественной юрте, и, пока я слезал с нарты, собралась толпа; мой ямщик стал рассказывать им, кто я и зачем приехал, после чего несколько человек опередили меня и отворили наружную дверь, но остановились перед внутренней дверью, которая вела в комнату, где находились мои два товарища, Ниндеманн и Норос.

После взаимных приветствий я рассказал им, что все из нашей лодки живы и здоровы, что мы оплакивали наших товарищей из первой и второй лодок, считая их погибшими, что уже тридцать дней, как я старался

достичь Булуна; что их записку доставил посланный мной Кузьма, с которым они видались, и что я немедленно по получении их записки поспешил сюда, чтобы узнать о местонахождении Де-Лонга и его партии.

Глубоко взволнованные Ниндеманн и Норос заявили, что бесполезно разыскивать их товарищей, которые давно уже умерли; они расстались с ними двадцать пять дней тому назад, и уже за несколько дней до расставания у них не оставалось абсолютно никакой пищи, так что они питались своей кожаной одеждой, а также спиртом, прованским маслом и глицерином из походной аптечки, причем на каждого человека выдавалось в день по две унции спирта и по ложке масла или глицерина, а при расставании Де-Лонг поделил спирт поровну между всеми и отправил их форсированным маршем вдоль западного берега Лены до ближайшего поселения, расстояние до которого, по его предположению, равнялось приблизительно сорока километрам.

Они рассказали мне о страшных страданиях, перенесенных всеми ими еще до расставания; как они съели свою собаку, каких больших усилий стоило им протащиться на несколько шагов вперед; как Эриксен умер и был похоронен в реке; и как Де-Лонг, видя, что его партия не в состоянии далее бороться, отрядил, в качестве самых сильных, Ниндеманна и Нороса. Ниндеманну была дана инструкция итти вперед как можно быстрее, придерживаясь западного берега Лены, но если он найдет какую-либо помощь, то возвратиться к Де-Лонгу и его товарищам, которые будут продолжать итти по его следам.

Он оставил их на берегу маленькой речки, текущей к северо-западу от одного из главных рукавов, и пошел по западному берегу по направлению к большому заливу, который он, согласно инструкции, данной Де-Лонгом, обогнул к западу, а оттуда повернул в восточном направлении к главному руслу Лены в том месте, где река, миновав горы, образует широкий залив, у которого и застряли Де-Лонг и его партия...

❀

Прошло почти четыре года с тех пор, как Мельвилль покинул Верхоянск; я изнывал, одинокий, в своей колымской ссылке. И вдруг опять «светлый луч в темном царстве»: 7 марта 1886 года я получил по почте от Мельвилля его только что изданную объемистую книгу воспоминаний об экспедиции «Жаннеты», озаглавленную:

«В ДЕЛЬТЕ РЕКИ ЛЕНЫ»

РАССКАЗ

о поисках командира Де-Лонга и его товарищей, с приложением отчета о спасательной экспедиции для поисков капитана Грили и проекта достижения Северного полюса».

На заглавном листе этой книги я с большим волнением прочел следующую собственноручную надпись Мельвилля:

«С. Лиону, эсквайру.

Первому человеку, который заговорил по-английски с автором после многих месяцев его отсутствия из дому и который был его переводчиком в далекой Сибири.

Сожалея о несчастном положении своего друга в Сибири, он остается искренне преданный — Джордж Мельвилль, главный инженер флота США.

Автор».

Вот уже 49 лет храню я эту книгу, как зеницу ока. Много воды утекло с тех пор; и если бы Мельвилль дожил ло наших дней, то он, я уверен, горячо и радостно приветствовал бы меня уже не как несчастного пленника царской России, а как счастливого гражданина СССР, дождавшегося на склоне лет осуществления самых заветных мечтаний, за которые боролся всю жизнь с самой ранней юности.

А. ГРИЛИ

/

ТРИ ГОДА В АРКТИКЕ

Летом 1881 года из Америки на север отправилась экспедиция в составе 25 человек под начальством лейтенанта Грили. Пароход «Протей» доставил экспедицию на Землю Гранта, где Грили устроился на зимовку, после чего «Протей» двинулся в обратный путь, с тем чтобы вернуться через год.

За этот год Грили организовал несколько санных экспедиций к северу от Земли Гранта. Во время одной из этих экспедиций сотрудник Грили, лейтенант Локвуд, достиг рекордной точки — 83° 24′ северной широты.

Летом 1882 года корабль, направленный к месту зимовки Грили, не мог пробиться сквозь льды. Не удалось пройти кораблям и в 1883 году.

Между тем, положение экспедиции Грили становилось все более тревожным. Продовольственные ресурсы подходили к концу. Грили решил отправиться самостоятельно к югу. Экспедиция спустилась на лодках до пролива Смита, где плавучие льды преградили ей дальнейший путь.

Шла третья зима, которая, по определению Грили, была «длительной агонией». Один за другим погибали товарищи Грили. К лету 1884 года из 25 участников экспедиции осталось в живых только 7 человек.

22 июня 1884 года, когда, казалось, никакой надежды на спасение уже не было, раздался гудок парохода. Это была «Фетида», судно спасательной экспедиции капитана Шлея.

Вот что рассказывает Грили о трагической зимовке 1883/84 года.

В первые же ноябрьские дни 1883 года мы ясно поняли, какие ужасы и лишения

ожидают нас в бессолнечную зиму, длящуюся около 4 месяцев. Почти половина партии была нетрудоспособна вследствие обморожения и других повреждений, полученных во время тяжелой осенней работы. Наши спальные мешки примерзли к грунту, а их внутренность отогревалась лишь теплотой наших собственных тел. Кровля и стены быстро покрывались снегом и льдом, как, впрочем, и все другие предметы в нашей жалкой хижине. Мне кажется, что историю нашей жизни лучше всего рассказать языком наших дневников.

26 октября. Сегодня последний солнечный день, за которым последуют 110 долгих темных дней. Как-то мы проведем надвигающуюся полярную зиму? Вот вопрос, на который я не могу ответить.

Сегодня вечером я сообщил людям программу моих будущих действий и просил их высказаться. Я заявил, что нынешний наш паек попрежнему будет выдаваться до 1 ноября, после чего он будет понижен до 180 граммов хлеба, 120 граммов мяса, 120 граммов овощей и т. д., а всего 420 граммов пищи. Горячие оживленные споры возникли по поводу этого сокращения пищи.

1 ноября. С сегодняшнего дня начали выдавать паек, по заявлению доктора, недостаточный для поддержания жизни, но мы все же решили испытать его, видя в этом единственный план спасения.

2 ноября. Брэйнард заметил отсутствие четвертки английского табаку из запаса, хранившегося в Пейер-Харбор. Мы не можем решить, что это значит: быть может, ее там

вовсе не было, а быть может, ее украл кто-либо из наших. Я предпочитаю верить в первое.

9 ноября. Лейтенант Локвуд обнаружил вскрытую, но почти полную банку молока, стоявшую в укромном месте. Она очевидно была спрятана кем-то, кто не успел ее съесть, после того как открыл.

19 декабря. Лейтенант Локвуд пишет: «Мы все очень слабы и испытываем апатию, которую невозможно стряхнуть с себя. Очень трудно бывает решать каждый вечер, какое количество хлеба надо оставить для завтрака, ибо вечерний голод борется с утренним. Ну и жизнь, при которой несколько крошек хлеба целиком занимают все помыслы человека».

25 декабря. Брэйнард пишет: «Наша партия находится в изумительно веселом и бодром настроении. Если так будет продолжаться и впредь, нам не грозит опасность сойти с ума».

1 января 1884 года. Новый год начался при благоприятных предзнаменованиях, так как Коннель полагает, что ему удалось увидеть гренландский берег, и, значит, пролив замерз. Сержант Кросс и лейтенант Локвуд выказывают признаки слабости, первые, которые я мог заметить.

4 января. Брэйнард рапортует, что в парусе, заменяющем кровлю над продовольственным складом, прорезана небольшая дыра и оттуда украден маленький кусочек сала. Эта наглая попытка воровать пищу заставляет меня сильно беспокоиться о будущем.

12 января. Доктор рапортует, что у Кросса, Шнейдера, Линна и Эллиса замечаются признаки цынги.

15 января. Лейтенант Локвуд признался, что страх, как бы открытая вода не отрезала нам пути весной на остров Литтлтона, мучил его в течение всей зимы.

18 января. Кросс умер сегодня в 2 часа пополудни. Доктор, осмотрев тело, сказал мне по-французски, что замечаются явственные признаки цынги. Он сообщил также, что сердечная водянка, которую он официально объявил причиною смерти больного, вызвана недостаточным питанием: иначе говоря, смерть последовала от голода.

31 января. Конец января для нас — чрезвычайно важная пора года. Мы уже пережили три месяца тьмы при средней температуре — 30,6° и считаем, что наши испытания почти окончены, хотя солнце будет отсутствовать еще целых 16 дней. 24 человека остались в живых, и из них 22 сравнительно здоровы и сильны. Одичавшие, изголодавшиеся, исстрадавшиеся, мы все же полны надежд. Мы рассчитываем, что пролив замерз.

8 февраля. Ртуть снова замерзла к великому нашему удовольствию, ибо одной недели такой погоды достаточно, чтобы связать движущийся лед в проливе.

14 февраля. Локвуд пишет: «Лейтенант Грили подошел к моей постели, чтобы осведомиться о моем здоровье. Он еще сохранил душевные и физические силы. Все мы очень грязны; одежда наша покрыта копотью и жиром. Мои руки и лицо совершенно черного цвета. Я надеюсь, вопреки всякой очевидности, что пролив Смита замерзнет и что я смогу перебраться через него без посторонней помощи».

17 февраля. Мы израсходовали последнее тюленье мясо, а также луковый порошок, горох, бобы, морковь, солонину, а в пятницу покончили с последней английской говядиной. На будущее время лучшей нашей пищей остается вареный бэкон и пеммикан. Сегодня солнце впервые поднялось над горизонтом после 150 темных дней.

19 февраля. В дневнике у Брэйнарда записано: «Пролив Смита представляет собой открытое море. На поверхности его совсем не видно какого бы то ни было рода льдин, и волны с белыми гребешками разбиваются о края прибрежного льда с печальным грохотом, который звучит в наших ушах, как похоронный звон».

24 февраля. Ночью снова задул ветер, который продолжается с большой силой. Неужели эти штормы никогда не прекратятся и не позволят укрепиться нашему ледяному мосту?

1 марта. Наступил день, намеченный мною для переправы через пролив. Мы дожили до него, довольствуясь пайками, которые считаются недостаточными для жизни. В общем дух партии превосходен. Весна начинается, и 22 человека еще здоровы, хотя и ослабели от недостаточного питания. Только Эллисон и Локвуд по-настоящему больны.

2 марта. В последний раз всем роздали лимоны, сохранив 2 или 3 штуки для лечебных целей. Последняя банка молока вскрыта для Эллисона.

5 марта. Сегодня совершилась последняя раздача тюленьего жира, томатов, картофеля и консервированного супа. Что мы будем делать через несколько дней?

13 марта. Повидимому, судьба против нас: открытый пролив, ни дичи, ни пищи, и, очевидно, никаких надежд на помощь с острова Литтлтона. Нас заманили сюда на нашу погибель. Если бы мы были теперь так же сильны и деятельны, как прошлой осенью, мы могли бы в лодке перебраться через пролив Смита в том месте, где имеется много открытой воды, но теперь мы — партия из 24 изголодавшихся людей, из которых 2 не могут ходить, и с полдюжины других не в силах тащить и фунта. Я готов почти сойти с ума, когда думаю о будущем.

...Апрель начался благоприятно, потому что Лонг убил 11 чистиков и 2 куропатки и видел тюленя и моржа. Печальный день пришелся на 5 апреля. Накануне ночью Кристиансен, один из эскимосов, некоторое время бредил. Рано утром ему стало хуже, и в 9 часов он умер...

Я вновь начал писать дневник. В нем значится: «Настроение партии несомненно ухудшилось после смерти Кристиансена. Линн очень плох. Локвуду и Джюэлю угрожает непосредственная опасность».

В воскресенье 6 апреля Линн впал в бессознательное состояние и умер в 7 часов. Эта смерть глубоко потрясла нас.

Состояние лейтенанта Локвуда после смерти Кристиансена сильно тревожило меня. Казалось, ему стало лучше 7 апреля, но смерть Линна сильно на него подействовала. 8 апреля он потерял сознание и много бредил вечером. Он впал в полное забытье в 4 часа утра 9 апреля и умер 12 часов спустя спокойно и мирно, без страданий, как умирали все люди нашей партии.

Лейтенант Локвуд был доблестный офицер, храбрый, верный, надежный. Его личные качества, несомненно, внушали уважение. Именно этим качествам, а вовсе не удаче нужно приписать великие успехи, достигнутые им. Имя его останется незабвенным в истории Арктики, доколе мужество, настойчивость и успех будут казаться достойными похвалы.

Джюэль совсем сдал после смерти Локвуда и, несмотря на добавочное питание, умер 12 апреля, потеряв сознание, у меня на руках.

...Май начался очень уныло — снежной бурей. 3 мая был израсходован последний хлеб, а мяса осталось только на 9 дней.

14 мая. Сегодня обнаружилось, что кем-то украдены 150 граммов бэкона, предназначенные Эллисону. Два дня назад украден завтрак Лонга. Крайние лишения деморализовали некоторых участников партии, но я все время повторяю им, что мы должны умереть как люди, а не как скоты.

19 мая. Рядовой Эллис умер в 10 часов 15 минут утра.

22 мая. Прошло уже восемь дней с тех пор, как совершилась последняя регулярная выдача пищи. Удивляюсь, как это партия может еще держаться.

23 мая. Ральстон умер в 2 часа ночи.

24 мая. Уислер утром потерял сознание и скончался около полудня. Он лежит снаружи, вблизи палатки, на том месте, где умер.

...Лето началось очень печально, при вое ветра и метели и при температуре, близкой к точке замерзания. Непрерывный пост, продолжавшийся 1½ дня, подорвал наши слабые силы. Нас было еще четырнадцать человек, но казалось очевидным, что все должны ско-

ро умереть, если не подоспеет помощь. В дневнике моем сказано: «Наш утренний завтрак состоял из креветок и морской травы. Все очень страдают не только от недостатка пищи, но и от холода, к которому стали очень чувствительны. Лейтенант Кислингбэри умер в 3 часа пополудни».

3 июня. Капрал Сэлор умер сегодня утром.

4 июня. У нас нехватит сил похоронить Сэлора, и поэтому он просто отнесен подальше на прибрежный лед.

5 июня. Генри снова признался мне в воровстве.

6 июня. Генри два раза ходил на прежнюю зимнюю стоянку. Когда он проходил мимо меня, я остановил его и спросил, что он там делал. После минутного колебания он признался, что, вопреки моему формальному запрещению, взял ремни из тюленьей шкуры. Он был очень нагл в своих признаниях и не выказал ни страха, ни раскаяния. Я велел расстрелять его и издал следующий приказ:

«Вблизи мыса Сэбайна.
6 июня 1884 г.

Сержантам Брейнарду, Лонгу и Фредерику

Несмотря на обещание, данное мне вчера рядовым С. В. Генри, он после этого тайно присвоил ремни из тюленьей шкуры, а может быть и какую-либо иную пищу, хранившуюся в нашем старом лагере. Это упорство и дерзость доведут партию до гибели, если им немедленно не будет положен конец. Рядовой Генри должен быть расстрелян сегодня, причем необходимо принять все меры, дабы он не причинил вреда кому-либо, ибо его физиче-

ская сила выше, нежели соединенная сила двух любых людей. Расстрел произвести двумя боевыми патронами и одним холостым. Этот приказ имеет императивный характер и безусловно необходим для сохранения наших последних шансов остаться в живых.

А. В. Грили

Старший лейтенант 5-го Кавалерийского полка США и ассистент, начальник экспедиции в заливе леди Франклин».

Около 2 часов пополудни раздались выстрелы. Немного спустя приказ был прочитан всей партии. Все без исключения признали, что Генри заслужил этого. При обыске его узлов было найдено большое количество шкуры, а также пара моих меховых сапог.

Позднее. Бендер умер в 5 часов 45 минут пополудни без страданий. Думаю, что смерть его была ускорена казнью Генри. Доктор Пэви умер в 6 часов пополудни.

12 июня. Гардинер умер от воспаления кишек и недоедания.

16 июня. Партия ест теперь промасленные шкуры, которые необычайно отвратительны. Не знаю, чем мы живем, если не считать надежды на появление корабля.

18 июня. Шнейдер умер в 6 часов пополудни.

...К утру 22 июня мы окончательно обессилели. Около полуночи 22 июня я услышал свисток «Фетиды». Я слабым голосом спросил Брэйнарда и Лонга, хватит ли у них сил выйти из палатки. Брэйнард пришел обратно через 10 минут и сообщил совершенно безнадежным голосом, что вдали ничего не видно,

Мы снова предались отчаянию, как вдруг услышали незнакомые голоса, зовущие меня по имени, и в волнении чувств столь бурном, сколь это было возможно при нашей слабости, мы поняли, что долгая агония кончена и что последние участники экспедиции в залив леди Франклин спасены.

В. СТАНКЕВИЧ

ВО ТЬМЕ И ЛЬДАХ

В июне 1893 года на корабле «Фрам» вышла в море экспедиция всемирно-известного полярного исследователя и путешественника Фритьофа Нансена. План Нансена состоял в том, чтобы дать кораблю обмерзнуть в дрейфующих льдах и вместе с ними продвинуться возможно выше к северу. Нансен исходил из того, что существует течение, идущее от Берингова пролива к Северному полюсу и оттуда сворачивающее к юго-западу — к берегам Гренландии.

К январю 1895 года «Фрам» достиг 83° 24′ северной широты. Видя, что нет основания рассчитывать на дальнейшее продвижение «Фрама» к северу, Нансен вместе с Иогансеном, одним из участником экспедиции, покидают судно, с тем чтобы на собаках и лыжах итти дальше к полюсу.

Нансен и Иогансен достигли 86°14′ северной широты. Они были на три градуса ближе к полюсу, чем все прежние экспедиции.

Обратный путь Нансена занял почти полтора года. В июне 1896 года Нансен встретился с экспедицией Джексона, зимовавшей на Земле Франца-Иосифа.

Спустя несколько недель корабль экспедиции Джексона «Уиндворт» доставил Нансена на родину. В августе 1896 года благополучно возвратился из своего исторического плавания во льдах Полярного моря корабль экспедиции «Фрам».

Ниже мы даем выдержки из книги «Путешествия через Гренландию, к Северному полюсу и в Сибирь» В. Станкевича.

Приближалась весна. Около полудня уже появились заметные сумерки предрассвета. Начинался день, при первом сиянии которого

Нансен собирался отправиться в безвестный путь. С середины января приготовления в дорогу возобновились.

10 февраля[1] на палубе «Фрама» уже можно было читать газету. Все приготовления были закончены; спальные мешки, лодки, сани, провиант — все было собрано, взвешено, сложено. В последний момент изготовили еще из тонкой бумажной материи паруса для лодок, так что каждый парус весил менее килограмма.

С часу на час готовился Нансен покинуть корабль.

Первоначально день отъезда был назначен на 20 февраля. Потом его пришлось отложить до 26-го, так как каждый раз оказывалось, что не все еще было готово, и кое-что приходилось изменить или усовершенствовать. Нансен со всей своей энергией ушел в эти приготовления и обдумывание деталей, поражая всех своей предусмотрительностью и способностью схватывать бесконечное количество подробностей и мелочей, все предвидеть, обо всем подумать, всюду внося изобретательность и догадку.

Накануне отъезда он составил письменную инструкцию Свердрупу, с подробными распоряжениями относительно дальнейшей судьбы экспедиции.

«Капитану Отто Свердрупу,
командиру «Фрама».

Так как ныне я в сопровождении Иогансена покидаю «Фрам», для того чтобы предпри-

---

[1] 1895 г. — Примечание составителей.

нять путешествие к северу, если возможно до полюса, а оттуда к Шпицбергену, вероятнее всего через Землю Франца-Иосифа, то настоящим я передаю вам командование над остающейся частью экспедиции. С того дня, как я покину «Фрам», вся принадлежащая мне полнота власти переходит в той же степени к вам, и остальные должны оказывать вам, или кого вы назначите начальником над ними, безусловное подчинение. Я считаю излишним давать вам распоряжения, что нужно делать при тех или иных обстоятельствах, даже хотя бы такое распоряжение можно было дать, так как уверен, что вы сами будете знать, что нужно делать в случаях опасности, и я убежден, что могу спокойно оставить «Фрам».

Главная задача экспедиции — проникнуть от Ново-Сибирских островов через безвестные полярные моря к области на север от Земли Франца-Иосифа и дальше к Атлантическому океану до Шпицбергена или Гренландии. Важнейшая часть этой задачи нами, по моему мнению, уже совершена. Остальные задачи будут выполнены продвижением далее к западу.

Для того чтобы обогатить экспедицию результатами, я предпринимаю попытку проникнуть далее на север при помощи собак.

Вашей задачей будет доставить вверенных вам людей наиболее безопасным путем домой, не подвергая их ненужной опасности ни ради корабля, ни ради груза, ни ради результатов экспедиции...

...В заключение желаю вам и всем, за которых вы теперь отвечаете, полнейшего успеха;

пусть наша встреча состоится в Норвегии, будь это на борту корабля или без него.

Ваш преданный

Фритьоф Нансен.

На борту «Фрама», 25 февраля 1895 г.»

Рано утром 26 февраля все было готово к отправлению. Решено было, что уходящих некоторое расстояние будут провожать Свердруп, Гансен, Блессинг, Гендриксен и Могстад со своими санями и палаткой.

После раннего крепкого завтрака с бутылкой пива на каждого, после трогательного и сердечного прощания Нансен взялся за упряжь первых саней и повел собак вперед. За ним двинулись остальные сани при громких криках «ура» и пушечных салютах. На ровном месте сани двигались со страшной быстротой, так что лыжебежцам трудно было за ними поспеть. Но чуть начинались неровности и подъемы — сани двигались с трудом или даже вовсе останавливались, так что всем сопровождающим приходилось совместными усилиями помогать собакам. Но в общем движение шло прекрасно. Вдруг Нансен, бежавший изо всех сил за санями, увидел, что один из товарищей машет палкой. Это Могстад давал знать о первой аварии. Сани, которые он сопровождал, с размаху наехали на торчащий острый кусок льда, и в них сразу сломались все три поперечные перекладины.

Не оставалось ничего иного, как вернуться назад к кораблю чинить сани и вообще сделать их прочнее, так как в путешествии подобные случаи не должны были повторяться.

28 февраля экспедиция выступила еще раз.

Но так как оказалось, что движение шло медленно и сани были чрезмерно нагружены, то Нансен выбросил несколько мешков с сухарями для собак, с тем чтобы провожающие на обратном пути подобрали эти мешки и доставили назад к «Фраму». За день прошли всего около 6 километров. Вечер был проведен в палатке очень приятно: оказалось, что провожающие захватили с собой даже пунш.

На другое утро после уютного завтрака Нансен с Иогансеном двинулись в путь. Остальные спутники провожали их еще несколько часов, а потом повернули назад. На прощание Свердруп высказал последнюю просьбу: если Нансен по возвращении решит отправиться на Южный полюс, то пусть он подождет «Фрама». После этого путники разделились. Двое отправились к неизвестному северу, остальные же повернули назад к кораблю и к вечеру добрались до опустевшего «Фрама».

Прошел день, но к обеду следующего дня кто-то с борта корабля заметил приближающегося на санях человека. Оказалось, что это был Нансен.

Оставшись с Иогансеном, они вдвоем продолжали свой путь до вечера 1 марта. Но ночью они убедились, что собакам было слишком холодно спать — некоторые из них всю ночь визжали, не засыпая ни на минуту. Оказалось также, что и самим путешественникам было слишком холодно в эту пору года: их платье превратилось за ночь в сплошной ледяной комок. Было очевидно, что экспедицию надо было еще отложить. Кроме того было очень трудно управлять сразу шестью санями и перетаскивать их через сугробы и хол-

мы. Так продолжать путешествие было невозможно, и Нансен решил возвратиться еще раз назад, чтобы перестроить снаряжение экспедиции.

Наконец 14 марта Нансен и Иогансен окончательно покинули корабль. Свердруп вскоре простился с ними и вернулся на корабль. Скотт, Гансен, Гендриксен и Петерсен провожали их до самого вечера. Оказалось, что в первый день было пройдено всего 11 километров, что для начала было немалым расстоянием. Вечер провели весело и беззаботно. Только Петерсен как-то с недоверием посматривал на Нансена и сумрачно качал головой. Но и он успокоился, когда перед ним очутилась чашка шоколаду и кусок хлеба с маслом.

На другое утро провожатые еще несколько часов шли вместе, потом простились и, постояв на холме, пока смелые путники не скрылись за ледяными горами, печально побрели назад к «Фраму», думая о тех бесконечных испытаниях, трудностях, опасностях и лишениях, которым подвергаются их товарищи.

Расставшись с провожавшими товарищами, Нансен со своим спутником Иогансеном бодро пошли вперед. Лед был неровный, и маленький караван часто наталкивался на гряды холмов и кучи нагромоздившихся льдин. В этих местах приходилось помогать собакам перетаскивать сани и переносить их чуть ли не на руках. Иногда сани опрокидывались и с большим трудом приходилось их подымать. К 6 часам вечера силы обоих путешественников были исчерпаны, и они вынуждены были остановиться на ночлег. Между тем прошли не более 9 километров, что совершенно не со-

ответствовало предположениям и расчетам Нансена.

Но в следующие дни лед становился все ровнее, дорога делалась легче, кроме того создавалась привычка, усваивались нужные приемы, и в день удавалось пройти до 15 километров пути.

Но более всего страданий причиняла лютая стужа, и термометр упорно показывал температуру ниже 40°, иногда 44° мороза. Во время движения такой мороз был еще терпим, но он очень досаждал во время отдыха. Одежда в течение дня превращалась в ледяной панцырь, а ночью, когда путники забирались в мешки, она превращалась в мокрый бандаж, который утром опять моментально обледеневал. Спальный мешок все более пропитывался сыростью от испарений и с каждым днем становился тяжелее. Но труднее всего было из-за морозов производить какие-либо работы голыми руками. Особенно мучило шитье, а иглой приходилось орудовать постоянно, штопая и зашивая платье, мешки и упряжь собак. Руки от мороза покрылись язвами и ранами и не хотели слушаться. Глаза смыкались от утомления. Нос при неподвижном сидении понемножку окоченевал, но портные не могли бросить иглы, а иногда по целым часам, особенно по утрам, возились с этой неприятнейшей работой.

Несмотря на все, мужества они однако не теряли и бодро шли вперед. 21 марта удалось пройти рекордное расстояние — 22 километра. Нансен надеялся, что теперь он уже достиг 85-й параллели. И, действительно, произведенные им наблюдения показали 85°9′.

23-го опять трудный лед, так что удалось

пройти не более 11 километров. От постоянного поднимания и перетаскивания тяжело нагруженных саней даже ломило спину. В этот день убили первую собаку — Ливьегерен. Шкуру ее сняли и мясо отдали другим собакам. Но многие из них предпочли всю ночь сидеть голодными, чем притронуться к мясу своего товарища. Скоро однако собаки привыкли есть собачье мясо и даже ели вскоре со шкурой. Убивание собак и снимание с них шкур на морозе было и трудным и чрезвычайно неприятным делом, и Нансен всю жизнь с отвращением вспоминал эти моменты, когда приходилось так жестоко расправляться со своими верными четвероногими друзьями.

В следующие дни лед, за небольшими исключениями, был очень неровный и тяжелый, и путь — все более утомительный. Силы как людей, так и собак исчерпывались и, казалось, близились к концу.

Дневной переход продолжался, пока хватало сил, в общем около 9—10 часов. Остановка для отдыха полагалась всего одна, в середине дня. Но огни для варки не разводились, закусывали холодными припасами: хлеб, мясо, пеммикан и ливерный паштет. Сидеть усталым под открытым небом, глотая обледенелую пищу, было малым удовольствием. И путешественники по возможности сокращали эти остановки и как можно скорей отправлялись в дальнейший путь. Обычно при этом каждый брал себе на дорогу по плитке шоколада.

Вечером для привала выбирали такое место, где имелась хоть какая-нибудь защита от ветров. Иогансен устраивал собак и раздавал им пищу. Нансен разбивал палатку, отыски-

вал пресный лед, набивал им кастрюлю и разводил походную кухню, стараясь возможно скорее приготовить ужин.

Но вот ужин кончен, теперь — скорее спать. Залезали как можно глубже в мешок, закутывались, заворачивались, как могли, и засыпали сном праведных. Но и во сне им казалось, что они все идут по снегу, среди льдов, и каждый раз, просыпаясь, Нансен слышал, как Иогансен во сне понукает собак:

— Стой... Пошел... Пойдешь ты, чорт возьми, у меня или нет!.. Чорт бы побрал вас вместе со всеми санями!

Но и в мешке температура была лишь относительно теплой. Однажды Нансен проснулся с отмороженными кончиками пальцев на руке. И когда утром путешественники пускались в дальнейший путь, они бывали так утомлены и сонны, что, шагая по снегу, буквально засыпали, пока, кувыркнувшись в снегу, не соприкасались с холодной и жестокой реальной действительностью.

От такой жизни силы таяли, воля слабела. А путь становился все хуже и хуже.

29 марта Нансен пишет:

«Мы все мучимся, но дело подвигается очень медленно. Лед посредственный, не такой, как я ожидал вначале. Часто мы натыкаемся на ледяные гребни ужасного вида, встреча с которыми стоит очень много времени. Приходится итти вперед и искать путь, делая каждый раз более или менее значительные обходы. К тому же собаки сделались медленными и вялыми, так что итти с ними дальше почти невозможно. А тут это бесконечное распутывание обледеневшей упряжи с адскими узлами и петлями,

развязывать которые становится все труднее. Собаки беспрерывно перескакивают друг через друга: едва успеешь привести упряжь в порядок, они опять спутают ее. Но вот сани останавливаются перед ледяной громадой. Собаки воют от нетерпения, так как они не могут следовать за своими товарищами, ушедшими вперед. Одна, а то и несколько из них перегрызают свою упряжь и бегут, куда им нравится. Приходится их ловить и связывать постромки, что на таком морозе не является работой слишком приятной. Если лед неровный, то это продолжается беспрерывно, и по меньшей мере каждые полтора часа приходится останавливаться и распутывать постромки».

Наблюдение 28 марта показало, что путешественники находились на 85° 30′ северной широты. Нансен никак не мог постичь, в чем дело, так как, по его расчетам, они должны были находиться значительно севернее. Приходилось допустить, что или лед двигался слишком быстро к югу, или же в наблюдения вкралась ошибка.

После морозов и неровной поверхности льда мучительнее всего была бесконечная масса мелких забот и трудностей, которые приходилось помнить и улаживать. Так, например, 1 апреля Нансен встал в 7 часов вечера и тотчас принялся за варку утреннего завтрака. А, между тем, выступить в путь удалось лишь около 2 часов утра. Целых 7 часов ушло на сборку и прилаживание багажа.

...2 апреля выступили в путь около 2 часов пополудни. Вначале поверхность льда была хорошей, но после нескольких широ-

ких ровных ледяных полей опять начались обломки, холмы, щели и трещины. После полуночи натолкнулись на широкую полынью, покрытую слабым льдом. Так как пришлось бы делать очень большой обход, то решено было тут раскинуть палатку. На этом привале убили вторую собаку. Но опять восемь собак не захотели есть мясо товарища, и им пришлось дать пеммикану.

Проснулся Нансен около полудня. Измерение высоты солнца показало, что лагерь находится всего только на 86° северной широты. Столько мучений и испытаний, и так мало результатов! И Нансен невольно начинает сомневаться, имеет ли смысл при таких условиях продолжать дальнейший путь.

Что Северного полюса не достигнуть — это ясно уже давно. Если бы было больше собак, тогда путешествие шло бы иначе. Чего бы ни дал Нансен за то, чтобы иметь собак, которых ему должны были доставить! Но собак не было. И вставал вопрос, имело ли смысл продолжать бесцельное скитание среди ловучих льдин? Не лучше ли скорее повернуть к Земле Франца-Иосифа? Там, по крайней мере, возможны географические открытия.

Но покамест шли все еще вперед. Во время перехода Нансен все время высчитывал, какой путь прошли за все время, и, как он ни прикидывал, было очевидно, что им давно пора миновать 86-ю параллель. Очевидно, их относил к югу лед. Ветры и течения— вот сильнейшие враги путешественников.

Движение становилось все труднее.

Не только с каждым днем, но с каждым часом становилось яснее, что так итти даль-

ше не имело смысла. Надо было поворачивать. Нансену хотелось бы продолжать движение вперед те тридцать дней, которые он по плану предназначил для движения к Северному полюсу. Но о Северном полюсе речи быть не могло. В лучшем случае можно было надеяться достигнуть 87-й параллели. Но и эта надежда таяла с каждым днем. Да и что давал бы для науки такой результат!

5 апреля Нансен записывает:

«Лед становится все хуже. Вчера он привел меня в отчаяние, и, когда мы сегодня утром остановились, я почти было решил повернуть назад. Но я хочу еще один день итти вперед для того, чтобы посмотреть, действительно ли лед к северу так плох, как он выглядит с ледяной глыбы в 10 метров высотой, у подножия которой мы остановились. Вчера мы прошли всего несколько километров. Трещины, гребни, неровный лед — это походит на сплошную морену, усеянную ледяными глыбами; и при этом неустанное поднимание саней при каждой неровности; богатыри — и те выбьются из сил...

Бесцельность нашего пребывания в этих местах становится все яснее. Пройти дальше к северу мы не в состоянии, а вернуться к Земле Франца-Иосифа становится очень трудным. С другой стороны, если бы оказалось свободное время, то его мы сможем гораздо лучше использовать там».

И наконец 8 апреля решение было принято.

«Понедельник, 8 апреля. Нет, лед становится все хуже, и мы не продвигаемся вперед; одна гряда следует за другой, и нет ничего, кроме ледяных глыб, через которые

нам приходится переправляться. Сегодня утром мы двинулись в путь около 2 часов и шли, пока было возможно, причем почти все время нам приходилось нести сани на руках; наконец, это стало нестерпимым. Я отправился довольно далеко вперед на лыжах. Но разведка не дала надежды на продвижение вперед; даже у самых высоких холмов я видел такой же лед повсюду до самого горизонта. Терпеть дальше не имело смысла, так как достичь многого мы не могли. Если между нами и Землей Франца-Иосифа лежит такой же лед, то нам придется потратить немало времени. Поэтому я решил повернуть назад и итти в направлении к мысу Флигели».

Нансен сделал наблюдение высоты меридиана и нашел, что они находились, примерно, на 86° 10′ северной широты. Впоследствии, при более точном вычислении, оказалось, что наиболее северный пункт, которого Нансен достиг, был 86° 13′ северной широты и 95° восточной долготы.

Таким образом Нансен прошел полдороги к полюсу от наиболее северного пункта, достигнутого до сих пор, проникнув к северу почти на целых три градуса дальше своих наиболее удачных предшественников.

САЛОМОН АВГУСТ АНДРЭ
НИЛЬС СТРИНДБЕРГ

ПОЛЕТ «ОРЛА»

В 1897 году шведский инженер Андрэ предпринял попытку достигнуть Северного полюса по воздуху. 11 июля 1897 года вместе с двумя своими товарищами Нильсом Стриндбергом и Кнутом Френкелем он вылетел на аэростате «Орел» с Датского острова (на северо-западном побережье Шпицбергена). В продолжение 33 лет судьба экспедиции Андрэ после вылета оставалась неизвестной.

Только в 1930 году норвежская экспедиция Гуннара Горна, высадившаяся на острове Белом (к востоку от Северо-восточной земли), нашла следы экспедиции Андрэ. Были найдены трупы Андрэ, Стриндберга, дневники, фотопленка, одежда, ружья и т. д. Затем удалось разыскать труп третьего участника экспедиции Френкеля, путевые журналы. Найденные дневники, путевые журналы и другие документы дают возможность приоткрыть тайну исчезновения Андрэ.

Мы помещаем рассказ о полете «Орла», сделанный на основе найденных на острове Белом документов Андрэ и Стриндберга.

...21 июня 1897 года, 9 часов вечера. Резкий северо-восточный ветер завывает в верхних частях ангара и на вершине горы. Стриндберг дежурит у водородных аппаратов, но наполнение идет хорошо, и можно ненадолго передохнуть. Он полон надежд.

Однако должно было пройти еще двадцать дней, прежде чем шар взлетел и отправился

в свое путешествие. Неблагоприятные метеорологические условия препятствовали этому вплоть до 11 июля.

В 3 часа утра 11 июля поверхность воды в бухте Вирго, до сих пор гладкая, как зеркало, стала покрываться первой легкой рябью от ветра, дувшего с юго-юго-запада; в четыре часа ветер значительно посвежел и по временам дул сильными порывами; тучи быстро неслись на север. Все клонилось к тому, что на этот раз южный ветер продержится дольше, чем до сих пор.

Андрэ был рано разбужен и поспешил на берег, чтобы ознакомиться с положением вещей. Направление и сила ветра были благоприятны для подъема.

Стриндберг пишет, что была чудесная погода, когда, наконец, отлет был решен. Андрэ, Френкель и Стриндберг были на берегу вместе с Сведенборгом и Машюроном и смотрели на шар с крыши ангара. Некоторое время они обсуждали возможность полета, а затем Андрэ спросил, каково мнение остальных: «Попробуем или нет?» Френкель сперва ответил несколько уклончиво, но потом сказал, что надо лететь. Стриндберг сказал: «Я считаю, что мы должны попробовать». Сведенборг был того же мнения. Андрэ был серьезен и не сказал ничего. Затем все снова отправились на борт судна. Тогда еще они не знали, как это все кончится, но, когда они взошли на борт судна, Андрэ сказал Эренсверду: «Мы только что размышляли, отправляться ли нам или нет. Мои товарищи считают, что нужно лететь, у меня нет никаких основательных доводов против этого, и я должен с ними согласиться, хотя и не

без некоторых сомнений. Пошли, пожалуйста, всех людей на берег, чтобы начать разборку ангара». И вот все оживилось. С такой охотой, кажется, никогда еще моряки, а за ними и плотники не принимались за работу. Все были довольны.

Работа по разборке передней стенки ангара шла быстро, и одна часть за другой сбрасывалась вниз. Шар, защищаемый от ветра полотнищами, натянутыми в пятом и шестом этажах, держался ровно и стойко. Было выпущено несколько маленьких шаров для исследования направления ветра, который оказался попутным. Шар поднялся настолько, что несущее кольцо отделилось от земли. Андрэ распоряжался, и все охотно помогали, так что все шло хорошо. Стриндберг ходил кругом и перед самым отправлением снял несколько фотографий. Несущее кольцо находилось уже довольно высоко над землей и удерживалось посредством трех канатов.

Настал момент прикреплять гондолу. Когда это было сделано и взято соответствующее количество мешков баласта, наступил час прощания. Оно было трогательным и сердечным, но без проявления слабости. И вот Андрэ кричит: «Стриндберг и Френкель, вы готовы взойти в гондолу?» — «Да!» И они взошли.

Судя по записной книжке-календарю Стриндберга, он и его товарищи заняли места в гондоле в 13 часов 43 минуты, а через три минуты шар поднялся на воздух. Он был назван с этой минуты «Орлом».

Удивительно, что в своем описании отлета Стриндберг не упоминает о роковой потере

гайдропов и очень кратко говорит о «нырянии» в бухте Вирго, которое имело такое значение для дальнейшего путешествия. Очевидцы событий, происшедших в первые минуты после подъема шара, описывают их следующим образом.

Неправильными движениями шар медленно поднялся на высоту 50—100 метров и полетел в северо-восточном направлении через бухту Вирго. Он тащил за собой гайдропы, скользившие по воде и оставлявшие широкую резкую борозду, похожую на след за кормой парохода. Долетев до середины бухты, шар начал опускаться все ниже и ниже. Вдруг он испытывает сильный толчок, так что гондола, по одним описаниям, погружается наполовину в воду, а по другим — только касается поверхности воды. Как огромный мячик, шар тотчас же подпрыгивает вверх и поднимается все выше и выше, так как воздухоплаватели выбрасывают девять мешков песка, теряя таким образом уже в самом начале полета 207 килограммов драгоценного баласта.

Тотчас же вслед за нырком гондолы один из матросов крикнул: «А канаты-то остались на берегу!» Это вызвало большое волнение, так как план ведь заключался в том, что полет будет происходить на высоте 150—200 метров с волочащимися канатами, что давало возможность некоторого управления шаром. Сначала думали, что гайдропы лопнули, но при осмотре их оказалось, что развинтились винты.

Таким образом было потеряно еще 530 килограммов баласта.

В первые часы после отлета Андрэ не де-

лает никаких заметок в своем дневнике: очевидно, он был очень занят навигацией и обслуживанием шара. В записной книжке Стриндберга попадаются краткие заметки с точным указанием времени. Так, он отмечает кратко и просто потерю гайдропов. Вскоре они пролетают Голландский мыс, в 13 часов 35 минут. Через восемнадцать минут они пересекают остров Фогельзанг и летят дальше на высоте 600 метров. Насколько можно было видеть с берега, «Орел» сделал над северной стороной острова поворот к востоку и затем исчез в облаках. Когда они пролетали над островом, Стриндберг выбросил ящичек с прощальным письмом к невесте, о котором он забыл при пролете над Голландским мысом. Стриндберг предупредил, что выбросит свой последний привет над Голландским мысом, и там искали письмо тотчас же после отлета «Орла»; на острове же Фогельзанг ящика никто не искал.

Чтобы хоть в какой-либо мере заменить потерянные нижние части гайдропов, воздухоплаватели уже через три четверти часа после отлета принимаются за их починку. Вытаскивают наверх один из баластных канатов, очевидно, для того, чтобы надставить им один из гайдропов.

Спустя несколько минут вокруг шара сгущается туман, однако не настолько густой, чтобы помешать сфотографировать первый замеченный ими дрейфующий лед. Часы показывают 16 часов 16 минут.

Еще через несколько минут шар подходит к кромке пловучих льдов и в 16 часов 54 минуты перелетает через выдающийся вперед их выступ. В течение получаса шар летит

вдоль кромки льда на высоте 500 метров. Шпицберген исчезает в тумане. Далеко внизу за шаром все еще летит чайка. «Орел» начинает медленно опускаться. «Медленно спускаемся по синусоиду», записывает Стриндберг тотчас же после того, как часы показывают 17 часов 29 минут.

Сейчас же вслед за этим шар вступил в область настоящих льдов. Льдины становятся крупнее и принимают более правильную форму. Приблизительно в 18 часов шар пролетает надо льдами, которые Стриндберг называет «недавно расколовшимися». «Орел» несется с хорошей скоростью в северо-восточном направлении. Это показывает, что свежий ветер, наблюдавшийся при старте, дует попрежнему и быстро увлекает «Орла» в желательном ему направлении.

Около 19 часов внизу под шаром и к северу от него начинает сгущаться туман. Можно однако с уверенностью установить, что к югу от некоторой линии в восточном направлении море свободно от льда.

Четверть часа спустя Андрэ спускается в гондолу отдохнуть. Ему пришлось основательно поработать с самого раннего утра: он пришел к решению, что экспедиция состоится, он руководил работами при старте, пережил первые роковые минуты путешествия, видел, как испортились гайдропы, которые должны были помочь ему направить «Орел» к поставленной им себе цели.

Стриндберг и Френкель остаются теперь одни на вахте. Стриндберг ведет журнал происшествий. Шар летит вперед на высоте 680 метров над тонким слоем облаков, через которые неясно просвечивает лед, высота

увеличивается до 700 метров, но температура все еще +1°. Лед виден теперь только на горизонте на юго-юго-западе, так как облака сгустились под «Орлом». Всюду тишина и безмолвие, и, кроме посвистывания в клапане, слышен слабый шум волн с юго-востока и востока.

Часы бегут, а Андрэ спит. Стриндберг делает наблюдения над солнцем, а Френкель заносит их в записную книжку-календарь Стриндберга. Незадолго до 21 часа 43 минут шар немного снизился и коснулся верхнего слоя облаков на высоте 500 метров. Опасность выйти из солнечных лучей, если бы шар спустился еще ниже, заставила воздухоплавателей сбросить вниз буек и около 8 килограммов песку.

...Тотчас же вслед за тем, как был выброшен буек, отмечается под знаком вопроса: «Слышен как будто выстрел». Это конечно трескается лед. Через несколько минут в просвете между облаками показывается лед, все еще не сплошной. Ровно в 22 часа удается установить приблизительный курс — С 60° В. Через 22 минуты выбрасывается баласт в виде пяти ступеней веревочной лестницы, а затем через восемь минут еще шесть и кроме того восемь килограммов песку из того же мешка, что и раньше. Тем временем шар пролетает через довольно большой просвет между облаками.

Непосредственно за этим за борт выбрасывается буек № 7. Стриндберг заносит в свой календарь сообщение, которое было в него вложено: «Этот буек выброшен из шара Андрэ в 10 часов 55 минут пополудни С. Г. В. 11 июля 1897 года приблизительно на 82° широ-

ты и 25° восточной долготы от Гринича. Мы парим сейчас на высоте 600 метров.

Андрэ, Стриндберг, Френкель».

12 июля.

...Не без основания Стриндберг так интересуется тучей, на которую летит шар. Сейчас полночь. 11 минут первого на 12 июля. Курс шара прямо на восток. Вскоре обнаруживается, что шар уже вошел в тень от только что упоминавшейся тучи. Последствия этого дают себя знать тотчас же. Спустя четыре минуты гайдропы уже касаются поверхности льда, и начинается управление шаром. Шар летит вперед среди легкого тумана. Теперь приходит конец спокойному полету на большой высоте. Положение изменяется. Путешествие на шаре переходит в новую стадию. «Солнце скрылось, — пишет Стриндберг, — но мы не теряем мужества». Совсем как в тот раз, когда проходили сквозь небольшой слой облаков у острова Фогельзанг, шар опять быстро снижается, лишаясь действия солнечных лучей. Гайдропирование продолжается прямо на восток со скоростью около 3 метров в секунду на высоте, колеблющейся между 100 и 20 метрами. Однако в час ночи было признано необходимым выбросить двенадцать килограммов балласта. Большие полыньи в дрейфующем льду раскрываются по направлению с запада на восток. Туман вокруг «Орла» сгущается, так что ни в одну сторону не видно дальше чем на два-три километра. Видны только лед и вода. В 1 час 26 минут шар останавливается неподвижно, судя по всему, из-за штиля. Тут сбрасывается еще один буек.

Около 2 часов Андрэ разбудили; Стриндберг и Френкель ложатся спать, и начальник несет вахту один.

Медленно летит теперь шар, унося трех человек прямо на запад. Андрэ, один на крыше гондолы, заносит в свой дневник краткие заметки. В 3 часа 58 минут туман немного рассеивается. Многое из того, что сам Андрэ и его спутники считали открытой водой, было, вероятно, как он теперь понял, лишь бесснежным и покрытым водой льдом. Не видно никакой земли, но горизонт неясен. Андрэ находит, что это изумительное путешествие. Ему холодно, но он не хочет будить спящих товарищей: им нужен отдых.

Около 6 часов шар опять остановился и только через 40 минут полетел дальше. Он направился прямо на запад. Стриндберг, спавший до 7 часов с минутами, поднимается к Андрэ и берет на себя производство наблюдений до 17 часов. Воздух мглист, так что ни в одном направлении не видно дальше километра. Вокруг тянется все тот же лед, что и прежде.

В 11 часов 51 минуту шар пролетает над ледяным полем длиной в километр. Снег на нем почти растаял, так что видно много промоин пресной воды. Все еще стоит легкий туман, из которого моросит мелкий дождь. Высота шара между 12 и 13 часами —60—65 метров. Скорость в среднем три с половиной метра в секунду, температура около 0°. Пролетают над полыньей в 80—90 метров, которая тянется с севера на юг, насколько может видеть глаз в тумане, то есть на расстоянии около 2 километров.

В следующий за этим час положение, по-

видимому, становится критическим. Всячески пробуют заставить шар подняться. Выбрасывают нож для резки канатов, двадцать пять килограммов песку и разные веревки. В 15 часов 17 минут через борт выкидывают маленький железный якорь и небольшую колоду, а через полчаса балластный канат и скребок, которым предполагалось брать «пробы земли». Шар однако попрежнему продолжает лететь так низко, что возникает опасность, как бы гондола не разбилась о лед. Берутся за большой буек. Его выбрасывают в 16 часов 51 минуту без всякого сообщения. Эта жертва была, пожалуй, самой тяжелой, так как за решением расстаться с полярным буйком должно было крыться сомнение в том, что экспедиция достигнет своей цели, может быть, даже уверенность, что она уже не в состоянии ее достичь. Но попытки облегчить шар настолько, чтобы он снова поднялся, не удаются. Сейчас же вслед за тем, как Стриндберг отмечает, что большой буек выброшен, гондола несколько раз сильно ударяется о лед. Скорость шара в это время около 2,6 метра в секунду, курс С 100° З. Причиной того, что «Орел» не поднимается, является отягчающий его туман.

Как те два из трех буйков, которые были выброшены раньше, и этот большой полярный буек был тоже найден. Это произошло у Земли короля Карла 11 сентября 1899 года, через два года и два месяца после того, как он был выброшен с «Орла». Буек был немного продавлен сбоку, медная сетка на верхней части его стерта с одной стороны, а несколько пробочных дисков повреждены. Все более или менее остроумные теории того времени о

том, откуда начал свой дрейф буек, опровергнуты теперь сведениями из собственноручных записей Стриндберга.

На этом заметки Стриндберга заканчиваются и начинаются вновь в 5 часов следующего утра. Андрэ снова принимается за наблюдения и не позволяет себе больше отдыхать до полудня 14 июля, когда экспедиция спустилась «на землю».

Наступают тяжелые часы. Шар тащит гондолу в западном направлении сквозь туман и мглу по торосистому льду, о который она часто ударяется. В 17 часов 14 минут было записано восемь толчков в течение тридцати минут. Неудивительно, что можно потерять терпение и выразить свое неудовольствие словами: «Даже невозможно спокойно поесть». Непрестанно все тот же туман. В 18 часов 33 минуты гондола ударяется о лед каждые пять минут.

Положение становится все хуже. Все тот же туман, а шар спускается еще ниже, так что гондола бьется о лед через каждую минуту, между тем как скорость в западно-юго-западном направлении возрастает до 1,75—2,5 метра в секунду. Через каждые 50 метров гондола оставляет след на льду. Лед «штемпелюется», как выражается Андрэ. Наконец в 22 часа «Орел» останавливается. Шар сильно придавлен вниз, и со всего каплет. В этом положении Андрэ, отбывавший вахту в гондоле один, в 11 часов 45 минут (22 часа 53 минуты) заносит в дневник следующие строки:

«Хотя мы могли бы выбросить баласт и хотя ветер, может быть, принес бы нас к Гренландии, все же мы склонились к решению оставаться на месте. Сегодня нам при-

шлось выбросить много баласта и мы совсем не спали, не могли даже хоть немного отдохнуть из-за досадных толчков; выносить это больше мы были не в состоянии. Мы все трое должны отдохнуть. В 11 часов 20 минут я послал спать Стриндберга и Френкеля и думаю дать им поспать до 6 или 7 часов, если смогу выстоять вахту так долго. После этого я попробую сам отдохнуть. Я боюсь, что слишком переутомил их, если кто-нибудь из них потом погибнет. Так изумительно парить здесь над Ледовитым океаном. Скоро ли у нас будут последователи? Сочтут ли нас сумасшедшими или же последуют нашему примеру? Я не стану отрицать, что нами всеми тремя владеет горделивое чувство. Мы считаем, что спокойно можем принять смерть, сделав то, что мы сделали. Происходит ли все это от чрезвычайно сильного чувства индивидуальности, которое не может допустить, чтобы ты прожил и умер, как рядовой, позабытый потомством? Честолюбие ли это?

Шорох гайдропов по снегу и хлопанье парусов — единственные звуки, которые мне слышатся, кроме скрипа корзины».

Из всего того, что можно было разобрать в документах, найденных на Белом острове, эти строки — единственные, проливающие свет на чувства Андрэ и его мысли о полете, который приводил в изумление весь цивилизованный мир.

13 июля.

Всю ночь шар держится неподвижно. Через полчаса после полуночи Андрэ отмечает северный ветер, дующий со скоростью 2,7 метра в секунду. Температура держится по-

прежнему около 0°. Шар качается, кружится, поднимается и опускается непрерывно. Он хочет лететь, но не может, так как скорость ветра только 2,1 метра в секунду. В половине четвертого утра северо-западный ветер несколько крепчает. Ни одного живого существа не видно в течение всей ночи — ни птицы, ни тюленя, ни моржа, ни белого медведя.

За несколько минут до половины десятого Стриндберг будит Френкеля, а в 10 часов 55 минут шар сам собой освобождается таким толчком, который отбрасывает гондолу назад. До этого времени шар неподвижно простоял на «втором месте отдохновения», как его назвал Стриндберг, тринадцать часов. «Орел» не мог освободиться все это время, хотя северо-западный ветер к утру и дул уже со скоростью 3,6 метра в секунду, потому что один гайдроп попал под ледяную глыбу и застрял там, когда ветер повернул на 90—100°.

Когда туман настолько рассеялся, что показалось солнце, стало возможным определить, что шар находится приблизительно на 82° северной широты и 16° восточной долготы от Гриничского меридиана.

Если бы «Орел» не повис неподвижно в воздухе, то дувший ночью ветер принес бы экспедицию обратно к северной части Шпицбергена.

Экипажу «Орла» больше уже не пришлось воспользоваться отдыхом или покоем. Правда, когда голуби были выпущены, Андрэ спустился в гондолу поспать, но Стриндберг конечно был прав, говоря, что Андрэ уже не придется как следует отдохнуть. Шар опять спустился так низко, что гондола начала

ударяться о лед. Что касается Стриндберга, то он забрался на несущее кольцо и находил, что там «чертовски уютно». Он чувствует себя здесь спокойно, как дома. Он знает, что удары ощущаются здесь слабее, и это позволяет ему сидеть спокойно и писать. Правда, тут, наверху, немного заметнее сотрясение канатов, которое не чувствуется в гондоле, но это пустяки по сравнению с ударами гондолы.

В 18 часов в гондоле вспыхивает пожар. Он, очевидно, не был серьезен, так как о нем потом больше ничего не упоминается.

Около 19 часов Стриндберг попробовал лечь в гондоле, но от ударов о лед у него сделалась морская болезнь. Они с Френкелем потом забираются на несущее кольцо, и Стриндберг производит несколько наблюдений над скоростью шара.

Теперь около 20 часов. Решено сделать энергичное усилие и заставить «Орел» подняться и лететь. Выбирают то, без чего можно обойтись, и останавливаются на шести маленьких буйках, весящих в общем 12 килограммов, ручном вороте в 16 килограммов, 75 килограммах песку и, наконец, на разном провианте весом не меньше 200 килограммов. Все это выбрасывается за борт. До сих пор со времени окончания первого полета в высоте гайдропы еще ни разу не покидали земли. Но теперь «Орел» поднимается достаточно высоко для того, чтобы поставленные поперек замерзшие паруса начали тянуть и скорость шара увеличилась. Шар пошел хорошо после того, как было выброшено еще 50 килограммов баласта. «Все идет великолепно», пишет Андрэ. Наступает на некоторое время покой.

Около 21 часа Френкель решает итти спать. Андрэ и Стриндберг одновременно определяют высоту солнца, первый — в гондоле, второй — наверху, на несущем кольце. После нескольких наблюдений, произведенных в 22 часа 20 минут, Стриндберг не делает больше никаких записей до спуска шара на ледяное поле 14 июля утром.

Судя по совместным вычислениям Андрэ и Стриндберга, экспедиция пролетела теперь от «второго места отдохновения» около 120 километров, приблизительно в направлении С 60° В, т. е. 60 километров к северу и 105 километров к востоку, и должна была находиться теперь на 82° 35′ северной широты и 22° 5′ восточной долготы от Гринича, если считать 15 километров в одном градусе долготы. Однако по произведенным контрольным вычислениям и расчетам положение в действительности должно было быть: 82° 29′ северной широты и 24° 13′ восточной долготы от Гринича.

Этот последний спокойный полет продолжался недолго. Уже около 22 часов 30 минут гондола снова сильно ударяется, и мгла густеет. Лед то очень торосист, то довольно ровен, на нем промоины пресной воды и множество полыней. За полчаса до полуночи лопается длинный гайдроп; это — верх несчастий. Не видно нигде никакой земли, не видно ни птиц, ни тюленя, ни моржа. Сквозь холодную мглу виден лишь лед с огромными открытыми трещинами.

Так кончается несчастный день 13 июля.

14 июля.

Первые часы нового дня проходят в том же

неутешительном однообразии и в той же безнадежности.

Короче и короче становятся редкие записи. Между 1 часом 34 минутами и 5 часами 37 минутами можно прочесть только следующее: «2 часа 25 минут (1 час 34 минуты) ставится рулевое управление... как можно больше к югу... Курс С 80° В. 3 часа 15 минут до полудня (2 часа 23 минуты) тотчас же после того, как спустили боковые паруса... 14 июля. Курс С 65° В. 4 часа 27 минут (3 часа 35 минут). Курс С 55° В. 6 часов 5 минут (5 часов 13 минут)».

Из этого можно заключить, что делались некоторые попытки поставить шар в лучшее положение при помощи тех средств управления, какие представляли собой паруса и полное недостатков рулевое устройство. Но и это не удалось.

Наконец, Андрэ записывает: «В 6 часов 20 минут (5 часов 28 минут) шар поднялся, но мы открыли оба клапана и снова опустились в 6 часов 29 минут (5 часов 37 минут). В 8 часов 11 минут пополудни мы выскочили из гондолы».

Относительно последних слов Андрэ во время полета «Орла» нужно заметить, что «8 часов 11 минут пополудни» — несомненная описка, так как следовало бы написать не «пополудни», а «до полудня». Часы показывали тогда 7 часов 19 минут по среднему гриничскому времени. В календаре Стриндберга написано: «Бросили якорь на льдине в 7 часов 30 минут 14 июля = 13 июля 19 часов 30 минут». Последние числа дают астрономическое время и соответствуют 7 часам 22 минутам.

Из приведенных показаний времени следует также, что Андрэ, Стриндберг и Френкель оставили гондолу через добрых полтора часа после того, как клапаны были открыты для спуска шара с высоты, на которую он неожиданно поднялся. Что могло произойти за эти сто минут, неизвестно. Судя по записям Андрэ в дневнике от 15 июля, шар при спуске был сильно отягощен льдом, образовавшимся из мелкой изморози, выделявшейся из тумана, а гайдропы стерлись о лед больше, чем Андрэ этого ожидал, основываясь на произведенных им ранее опытах.

Полет Андрэ на шаре «Орле» закончился. Трое усталых и изголодавшихся людей высадились на страшный дрейфующий лед приблизительно на 82° 56′ северной широты и 29° 52′ восточной долготы от Гринича.

На основании слов Андрэ и Стриндберга, воскресших из льдов Белого острова, мы в течение шестидесяти пяти часов следили за изменчивой судьбой экспедиции, совершавшей полет на «Орле». Мы смогли проследить час за часом полет шара и узнать, что предпринимали воздухоплаватели, начиная с той минуты, когда они покинули Датский остров и исчезли в облаках, вплоть до того часа, когда они высадились на лед в трехстах километрах от ближайшей покрытой льдом земли...

САННАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ

В 1899 году итальянская экспедиция под начальством герцога Абруццкого на корабле «Стелла Поляре», пройдя проливами Земли Франца-Иосифа, достигла самой северной точки архипелага — острова Рудольфа и здесь в бухте Теплица (на широте 81° 47′) зазимовала.

Пройти дальше к северу на судне оказалось невозможным. «Но, если суда затираются льдом, — ставит в своих записках вопрос герцог Абруццкий, — почему не попытаться пробраться к полюсу на санях?» И весной 1900 года снаряжается санный поезд, во главе которого, вследствие болезни начальника экспедиции герцога Абруццкого, становится один из участников экспедиции, капитан Каньи.

11 марта 1900 года 11 человек с 13 санями, запряженными 102 собаками, тронулись в путь. В пути от группы Каньи отделились 2 санные партии, отосланные Каньи обратно к острову Рудольфа. 24 апреля Каньи достиг 86° 32′ северной широты, то есть прошел несколько дальше Нансена. На «Стелла Поляре» Каньи возвратился лишь в июне. Обратный путь оказался еще труднее и продолжительнее, чем поход на север.

Мы приводим рассказ Каньи о его походе к полюсу, начиная с 11 марта, когда Каньи со своими товарищами покинул зимовку в Теплиц-бее, и кончая 24 апреля — днем, когда Каньи достиг самой северной точки.

Мы знали, что нас ожидает, знали, сколько страданий и затруднений предстоит нам, знали кроме того, что мы до тех пор

не отступим ни перед какими препятствиями, пока не истощатся все средства наши и силы. Мы не мечтали больше о легкой и полной победе, мы питали лишь надежду, что в борьбе с неразгаданным сфинксом полюса нам удастся хотя бы немного опередить своих предшественников.

Мы шли по старому пловучему льду, останавливаясь через каждые 200 шагов, чтобы проложить себе дорогу кирками. Погода была прекрасная, с юго-востока дул легкий ветер при температуре в — 33°. Всем нам было очень жарко, так как приходилось с большими усилиями проводить сани через отверстия, пробитые проводниками в ледяных глыбах. Я хотел в 3 часа расположиться лагерем, но перед нами очутился вдруг канал; мы перешли через него и наткнулись сразу на второй. Не желая оставаться между двумя каналами, мы перешли и этот. В 4 часа мы расположились лагерем, а в 6 забрались в мешки и проспали всю ночь.

В 5 часов 30 минут утра я разбудил своих спутников, но двинулись мы в путь только через 3 часа. С трудом перебрались мы через несколько каналов. При переходе через один широкий канал у нас едва не утонули сани.

В полдень я сделал краткую остановку и распорядился, чтобы всем были розданы порции чаю. В час мы двинулись дальше и снова наткнулись на слабо замерзший канал и на заторные валы, тянувшиеся поперек нашей дороги. Мы привыкли уже к таким препятствиям, и они не мешали нам двигаться вперед.

Ночью 14 марта 1900 года температура упала до — 43°, а в 8 часов утра она показыва-

ла — 38°. При такой температуре даже люди, привыкшие к сильному холоду, не могут работать на открытом воздухе.

Вечером в 4 часа мы расположились лагерем. Оказалось, что, несмотря на 8 часов непрерывной работы, мы прошли всего 6 километров. К 5 часам вечера термометр показывал — 43°, и мы окоченели от холода.

В 8 часов утра 15 марта термометр показывал —44°. Мы немного согрелись во время ходьбы и двухчасовой работы кирками, которые помогли нам добраться до прекрасной ровной поверхности, видневшейся на северо-востоке. Целый час почти шли мы по недавно образовавшемуся льду, а затем перешли на старый, покрытый ухабами. Сильный холод, который вследствие упорного северо-восточного ветра казался еще более невыносимым, менее утомлял нас, чем ходьба, и в 3 часа 30 минут я приказал остановиться, чтобы люди могли разнуздать собак еще до наступления темноты. Хотя солнце не особенно грело нас, мы все же чувствовали, что сразу становилось холоднее, как только оно скрывалось за горизонтом. В 4 часа термометр показывал —44°, а в 5 часов 30 минут —45°. Сегодня мы прошли 13 километров.

К вечеру спальные мешки оказались замерзшими и твердыми, как дерево. Два человека насилу растянули их, да и после этого не мало труда потребовалось, чтобы втиснуть туда свое тело. Хорошо ли, худо ли, но мы все-таки влезли в них, хотя уснуть не могли, потому что даже зубами стучали от холода. Единственная часть тела, которая не болела у нас, были ноги; они всегда были теплые от ходьбы, и если при остановке мы сейчас

же снимали башмаки и заменяли их охотничьими гамашами, то они оставались теплыми, то есть теплыми сравнительно с остальным телом. Панталоны на коленях покрывались ледяными корками в виде наколенников и множеством корочек, таких толстых, что их приходилось счищать ножом; да и щеки, спина и вообще все части тела, где появляется испарина, покрывались такими же корочками. После нескольких минут лежания в мешке весь лед, оставшийся на одежде, начинал таять и, несмотря на затрудненное дыхание вследствие недостатка воздуха, мы все же чувствовали нечто вроде благосостояния, мы, правда, задыхались, но лежали спокойно и не стучали зубами.

16 марта мы провели скверную ночь — температура падала до —52° и 53°. Мы молили, чтобы температура не падала ниже —35°, скромное желание, как нам казалось. Но если температура никогда, даже в полдень, не поднималась выше —45°, то для того, чтобы жить, приходилось бороться, а при такой борьбе угрожала потеря физической, а с нею и духовной силы. Поддерживали нас в этом сознание долга, необходимость работать и общество товарищей; но останься человек один при таких условиях, он бы не выдержал и потерял мужество, а потери мужества на одну даже минуту достаточно было, чтобы уснуть вечным сном.

Наступило 21 марта, и я решил отправить с первой группой только трех человек, а четвертого оставить у себя. Я пригласил Кверини и доктора к себе в палатку и сообщил им свое решение относительно отправки первой группы, которая должна была со-

стоять из Кверини, Олье и Стеккена. Кверини был менее выносливъ, а следовательно, и менее полезен для экспедиции; Олье два раза уже подвергался отмораживанию, а потому и сделался более чувствительным к холоду; что касается Стеккена, то я отправлял его потому, что он был не итальянец. Я предоставил Кверини на выбор 6 лучших собак из первой группы и 4 самых старых и сани, но не из третьей группы. Он выбрал сани с каюком второй группы; мы сняли последний и вместо него положили кладь, не превышающую 220 килограммов. Перед выступлением Кверини пришел проститься со мной; он пожелал мне всякого успеха, и мы с волнением обняли друг друга. Я просил его не двигаться в путь, пока мы не удалимся на некоторое расстояние; я боялся, чтобы не оторвалась у нас какая-нибудь собака и не последовала за ним.

Пройдя самую трудную часть пути, я остановился, чтобы посмотреть, как удаляется поезд Кверини. Мы были уже далеко от него, но ясно видели всех и приветствовали друг друга, размахивая шапками. Бедные друзья! В ту минуту мы не могли побороть в себе чувства зависти к ним... Мы были уверены, что они на пути к счастью, жизни и родине.

В час ночи 28 марта температура упала до —45°, а в 8 часов утра —40°. Я разбудил всех в 6 часов, но вышли мы только в 10 часов. Мы двигались сначала быстро, пока не наткнулись на ледяной вал. По моему расчету, мы должны были находиться под 83° 50′ северной широты. После полудня мы в течение получаса двигались по очень тяжелому пути, но затем вышли на чудную ровную дорогу, по которой пошли несравнен-

но быстрее, останавливаясь по временам лишь для того, чтобы дать вздохнуть собакам. Неужели нам удалось наконец добраться до давно желанной нами ровной ледяной поверхности?

17 апреля. Я встал в 3 часа утра, потому что погода обещала быть ясной. Ветер дул с юга, и сквозь облака проникали лучи солнца. Но в ту минуту, когда мы хотели запрягать собак, пошел снова сильный снег и начался туман. Я отложил поход, считая опасным итти наудачу. Прошло 38 дней с тех пор, как мы оставили хижину, и 26 дней, как мы отправили вспомогательную группу. Мы решили итти дальше до 20-го числа, то есть еще три дня. А что, если нам придется оставаться на месте все эти три дня? Еще вчера вечером, когда я лежал в мешке, меня убаюкивали золотые мечты. Теперь же мне казалось, что наступил конец всем моим мечтаниям, и в душе моей возникло представление о возможности неудачи, о бесполезности всех наших жертв. Люди тоже, видимо, подчинились своей участи. В течение двух часов с того времени, как мы ждем ясной погоды, мы не произнесли и двадцати слов. Через каждые пять минут один из нас выходил из палатки, чтобы посмотреть, какова погода, и возвращался молча назад. Чем позже мы выйдем, тем больше будет снега, и мы по колени будем тонуть в нем. Нам становилось грустно при мысли о бесполезной борьбе, о гибели блестящих надежд, которые до сих пор окрыляли нас.

21 апреля Мечты и надежды, которые два дня тому назад сильно колебались, теперь ожили вновь и наполнили душу нашу такой

радостью, какой мы никогда еще не испытывали в этих негостеприимных областях, полных страданий! Мы вышли сегодня рано, в 8 часов утра, при чудной погоде и, не встречая ни малейшего препятствия, перешли узкую, волнообразную полосу льда, за которой тянулась равнина, еще более обширная и неизмеримая, чем вчерашняя пустыня. В 11 часов 45 минут мы остановились, и, пока люди пили кофе, я измерил полуденную высоту. Мы находились под 85° 29′ северной широты. Это обстоятельство воодушевило всех. В 12 часов 30 минут мы снова пустились в путь. Снег с каждым шагом становился все тверже и тверже, и собаки никогда еще не бежали так хорошо. Мы шли без всяких препятствий до 6 часов, когда встретили замерзший канал; мы перешли через него и расположились лагерем вблизи ледяного возвышения, за которым виднелась снова обширная белая пустыня. Я не думал больше о возвращении, но счел долгом сообщить спутникам о своем намерении и положении, в котором мы находились.

— Съестных припасов, — сказал я, — осталось на тридцать три дня; если мы сократим употребление их, хватит на сорок четыре дня, то есть до конца мая. Если мы пройдем еще одну неделю, то при сокращенных пайках у нас останется съестных припасов на тридцать дней. Мы употребили сорок дней, чтобы добраться сюда; на обратном пути, при более умеренной температуре и меньшем количестве саней, а также при большей опытности нашей, мы можем рассчитывать на то, что будем двигаться быстрее. Если в течение шести или семи дней мы будем про-

ходить столько, сколько прошли вчера и третьего дня, то мы достигнем весьма удовлетворительных результатов. С другой стороны, обратный путь наш может затянуться, и тогда нас ждут тяжелые лишения и серьезные опасности, особенно если подымется снежная буря. В два дня мы прошли теперь пятьдесят шесть километров, а тогда мы пройдем их не менее как в четыре дня. Кроме недостатка в съестных припасах, нас может застигнуть оттепель, а это будет не менее роковым обстоятельством для нас.

В ответ на это все единодушно воскликнули:

— Вперед! Вперед до восьмидесяти семи градусов по крайней мере!

22 апреля. Сегодня мы встали в 5 часов и чувствовали себя несколько усталыми. Я много думал эту ночь и решил отказаться от самой заветной мечты своей, которая жила во мне и казалась такой близкой к исполнению: достигнуть 87°. Для этого нужно было пройти 160 километров в неделю. Трудное предприятие! Предположив, что это удастся, можно ли было надеяться, что мы с такой же быстротой совершим обратный путь? А что будет, если мы пройдем еще 84 километра и нас застигнет дурная погода? Съестных припасов у нас осталось всего на 44 дня, и то при сокращенных пайках, а уменьшить их нельзя, не обессилив окончательно людей. Я решил поэтому вернуться обратно, как только мы достигнем 86° 39′ северной широты. Не успел я принять этого решения, как мною овладело новое сомнение: да доберемся ли мы до 86° 39′ северной широты?

Мы вышли в 9 часов. Перед нами тянулась поверхность, усеянная осколками льдин,

заставлявшими нас делать большие обходы. В 10 часов 30 минут мы пришли к берегу большого озера. Целый час шли мы через озеро, несмотря на то, что сани скользили так быстро, что мы еле поспевали за ними. По дороге, чтобы не терять времени на остановку, я сделал мысленные вычисления и нашел, что мы добрались до 85° 48′ северной широты. Я решил остановиться для отдыха, а затем попытаться, нельзя ли нам к вечеру добраться до 86° северной широты. В 2 часа 16 минут мы остановились, чтобы выпить кофе, а в 2 часа 50 минут двинулись снова дальше. Я боялся, что собаки устали, но они бежали попрежнему очень скоро. Мы шли до 6 часов, когда встретили водяной вал. Сердца наши забились от волнения при виде необыкновенной ширины его, и мы начали опасаться, чтобы он не задержал нас. К удовольствию нашему мы перешли его в несколько минут и вышли на ледяную равнину. В 7 часов 30 минут мы расположились лагерем у подошвы небольшого холма. Мы были так взволнованы, что не могли сразу уснуть, и все разговоры наши вертелись вокруг того, дойдем ли мы завтра до 86° 16′ северной широты.

24 апреля. В 12 часов 10 минут мы двинулись на север. Лед был сначала гладкий, а затем волнистый. Собаки тянули сначала неохотно, но мы подогнали их, и они побежали легкой рысью. В 5 часов мы встретили ледяной вал и потеряли целую четверть часа на переход через него. Часов после 6 мы встретили широкий канал. Пришлось остановиться. По другую сторону канала тянулась обширная поверхность вновь образо-

бавшегося льда, сильно расколовшегося и прорезанного бесчисленными каналами. Я счел поэтому более благоразумным остановиться; того же мнения были и спутники мои. Солнце светило ярко на чистом, безоблачном небосклоне. Я измерил высоту солнца, чтобы узнать долготу; она показывала 65° 19′ к востоку от Гриничского меридиана. По моему расчету, мы находились под 86° 31′ северной широты.

Термометр показывал —35°. Долго стояли мы под открытым небом, с радостью думая о том, что мы у конца всех наших страданий. Возвращение казалось нам прогулкой, и взоры наши стремились не к северу, а к югу, где ждали нас близкие наши.

...*25 апреля* Сегодня ночью я не мог сомкнуть глаз от сильного холода и не менее сильного волнения; люди также мало спали. В 7 часов мы были уже на ногах; мы съели пеммикана и принялись за сани. Я положил на снег три жестяные трубки, плотно закупоренные сургучом. В каждой из них находилась карта, на которой я написал: «25 апреля 1900 года. Широта 86° 31′, долгота 68° к востоку от Гриничского меридиана. Достигнув этого пункта, я возвращаюсь обратно, имея при себе съестных припасов на 30 дней, 200 пайков пеммикана, 4 саней и 34 собаки и 300 пайков провизии для них. Все здоровы. Каньи».

В 11 часов мы были готовы к отъезду. Пока люди складывали палатки и запрягали собак, я еще раз измерил полуденную высоту; мы находились под 86° 32′ северной широты, то есть на 17′ севернее пункта, достигнутого Нансеном.

СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

6 апреля 1909 года американский полярный путешественник Роберт Пири впервые достиг Северного полюса. Это была третья по счету экспедиция Пири, целью которой было достижение полюса.

В первый раз, в 1898 году, Пири удалось добраться до 84° 17′ северной широты. Во второй раз Пири, отправившийся к полюсу на судне «Рузвельт», достиг 87° 6′ северной широты, и наконец в третий раз ему удалось дойти до заветной цели.

Впрочем, специальная комиссия, назначенная конгрессом Соединенных Штатов Америки, утверждала, что вследствие неисправности инструментов Пири ошибся в определении точки полюса, дойдя лишь до 88° 30′.

Достижение Северного полюса можно до некоторой степени сравнить с выигранной шахматной партией, в которой все ходы, приведшие к благоприятному исходу, были задуманы задолго до начала игры. Для меня это была старая игра, которую я вел с переменной удачей в течение 23 лет.

Однако, хотя план и методы достижения Северного полюса и аналогичны шахматной партии, все же между ними существует и глубокое различие. В шахматах человек состязается с человеком, а в походе к полюсу борьба велась между человеческим разумом и

человеческой волей, с одной стороны, и слепыми силами стихии, законы которых нам были мало известны, — с другой. Поэтому, планируя главные этапы нападения на замерзший север до выхода экспедиции из Нью-Йорка, мы все же не могли предугадать все ходы противника. Если бы это оказалось возможным, моя экспедиция 1905—1906 годов, поставившая «самый северный» рекорд в 87° 6′ северной широты, достигла бы полюса.

Приступая к повествованию о том, как был открыт Северный полюс, я хочу прежде всего отметить, что победа увенчала многолетние усилия, потому что повторные поражения породили опыт, многочисленные ошибки — знание, а упорная борьба с суровой Арктикой — закал и выносливость.

В начале мая 1908 года я огласил в печати краткий план похода:

«Экспедиция отправится на том же судне, как и в 1905 году, а именно: на «Рузвельте». Я покину Нью-Йорк в начале июля, проследую на север через Сидней, пролив Бель-Иль, пролив Дэвиса, Баффинов пролив и пролив Смита и приложу все усилия, чтобы провести судно к тому же месту зимовки у северного побережья Земли Гранта, что и в 1905—1906 годах. Наличный состав экспедиции будет состоять, главным образом, из эскимосов, которых я найму в Китовом проливе; там же я возьму и собак.

Санный поход начнется, как и в 1906 году, в феврале; но путь партий будет несколько изменен: сначала мы пойдем вдоль северного побережья Земли Гранта до мыса Колумбия, а по возможности и далее на запад; затем, покинув землю, мы направимся на севе-

ро-запад, чтобы избежать восточного движения льда между северным берегом Земли Гранта и полюсом, обнаруженного во время моей экспедиции.

В отличие от похода 1906 года я буду держать санные партии ближе друг к другу, чтобы участники не могли оказаться разобщенными подвижками льда, не имея с собой достаточного количества продовольствия, как это было в 1906 году.

Я считаю бесспорным, что «великая полынья», обнаруженная мною в предыдущую экспедицию как по дороге на север, так и на обратном пути, является постоянной чертой этой части Ледовитого океана. Полагаю, что эта полынья, а не северное побережье Земли Гранта, явится исходной точкой отправки санных партий. Если это окажется выполнимым, путь к полюсу будет сокращен, приблизительно, на 100 миль, что сильно упростит задание.

На обратном пути я, вероятно, возвращусь к северному побережью Гренландии (по диагонали вместе с движением льда), вместо того чтобы пытаться вернуться к северному берегу Земли Гранта (по диагонали против направления движения льда). В результате этого решения придется устроить склад на севере Гренландии; эту работу выполнит первая из возвращающихся на корабль вспомогательных партий».

...6 июля 1908 года, в 1 час дня, «Рузвельт» вышел из Нью-Йорка, сопровождаемый в свое далекое северное плавание криками «ура» собравшейся на пристани многотысячной толпы, а также приветственными гудками сирен яхт, буксиров и грузовых пароходов.

На борту «Рузвельта» находилось около ста человек гостей и членов «Арктического клуба Пири». Вблизи маяка Степпинг Стоун мы расстались с нашими гостями. Пожелав нам счастья, они пересели на буксирный пароход «Наркета» и вернулись в Нью-Йорк. «Рузвельт» последовал дальше, забирая по пути кое-какое снаряжение, предварительно закупленное нами. Так, в Нью-Бедфорде мы взяли вельботы, а у острова Игл захватили массивный запасной руль для предстоящей жестокой битвы со льдами. Выход судна с острова Игл был рассчитан таким образом, чтобы я мог с женой прибыть по железной дороге в Сидней в один день с кораблем. Я избрал Сидней исходной точкой отплытия на север потому, что там имеются угольные копи. Это самое близкое к Арктике место, где можно нагрузить углем корабль.

Я не буду долго останавливаться на первом этапе нашего плавания из Сиднея к мысу Йорк—это была просто приятная летняя прогулка по морю, без опасностей и приключений.

1 августа «Рузвельт» прибыл на мыс Йорк. Этот мыс является южной оконечностью полосы арктического побережья, населенного моими старыми друзьями — эскимосами, самыми «северными» людьми на нашей планете. Как часто я видел снежную вершину этого мыса, возвышающуюся вдали над горизонтом, когда мои корабли продвигались на север. У основания этого клочка суши гнездится маленькая эскимосская деревушка; здесь в течение многих лет, год за годом, происходила встреча между мной и населяющим ее племенем.

На мысе Йорк мы находились на пороге Арктики. На борту корабля у меня имелось все то необходимое снаряжение, которое могла мне дать цивилизация. Тут я должен был взять орудия, материал и людей, которых родил север для своего собственного покорения. Мыс Йорк или бухта Мельвиля — это демаркационная линия между миром цивилизации и Арктикой — с ее лайками, моржами, тюленями, меховыми одеждами и туземным опытом.

Позади лежало то, что мы именуем цивилизованным миром, ставшим для нас теперь совершенно бесполезным. Впереди простиралась безжизненная пустыня, через которую я должен был пробить себе дорогу для достижения моей цели.

Когда мы 1 августа 1908 года покинули мыс Йорк, я знал, что меня ждет последняя, решительная битва. Все в моей жизни словно привело к этому моменту.

Когда 1 августа «Рузвельт» вышел с мыса Йорк, на борту корабля находилось несколько эскимосских семей, а также около сотни собак, которых мы купили у эскимосов, вернее, не купили, так как этому народу неведомы деньги, а обменяли на дерево, ножи, охотничьи припасы, спички и т. д.

После мыса Йорк «Рузвельт» бросил якорь в бухте Северной Звезды — Умуннуи, как называют бухту туземцы. Здесь нас ждал «Эрик». В Умуннуи состав экспедиции увеличился на две-три эскимосских семьи, в их числе был и Укеа, будущий член группы, достигшей Северного полюса.

5 августа, в ясный солнечный вечер, между Хаклуйт и островами Нортемберлэнд, я

покинул «Рузвельт» и перебрался вместе с Мат Хенсоном на «Эрик», на котором мы предполагали посетить несколько эскимосских поселков в заливе Инглефильда и вдоль побережья. «Рузвельт» же пошел вперед в Эта, чтобы приготовиться к серьезной ледовой битве, которая ему предстояла в бассейне Кэна.

11 августа «Эрик» прибыл в Эта, где его ждал «Рузвельт». Выгрузив собак на берег, мы занялись «Рузвельтом». Корабль был тщательно вымыт, котлы опорожнены и наполнены свежей водой, топки вычищены и грузы просмотрены и переложены; словом, судно было приведено в боевую готовность. С «Эрика» на «Рузвельт» были перегружены около трехсот тонн угля и около пятидесяти тонн моржового и китового мяса.

Состав нашей экспедиции увеличился в Эта еще на несколько эскимосов. Всего мы взяли с собой 49 эскимосов: 22 мужчин, 17 женщин и 10 детей. Остальные туземцы, ехавшие в качестве пассажиров, остались в Эта и в соседних поселках. «Рузвельт» был нагружен доотказа; кроме обычных запасов снаряжения и продовольствия и большого количества угля, на нем находилось 70 тонн китового мяса, закупленного нами в Лабрадоре, и мясо и жир пятидесяти моржей.

18 августа мы расстались с «Эриком» и пошли на север. Погода стояла отвратительная: шел мокрый снег, дул резкий юго-восточный ветер, и на море было сильное волнение. С «Эрика» раздался прощальный салют сиренами, и наша последняя связь с цивилизованным миром порвалась.

...18 августа 1908 года мы покинули Эта и в тумане взяли курс на север. Начинался

последний этап плавания «Рузвельта». Музыкой, услаждавшей наши уши, был вой 246 собак, сопровождавшийся глухим скрежетом льда и грохотом от столкновения корабля со льдинами. Теперь мы все на борту корабля были пленниками студеного севера, и только смерть могла нас разлучить.

Человеку, не побывавшему в Арктике, трудно себе представить характер льда, через который лежал путь «Рузвельта». Ровного льда, образованного непосредственным замерзанием морской воды, здесь в летние месяцы встречается мало, главную массу составляет мощный многолетний лед. Нередко тут можно встретить льдины, достигающие от 25 до 30 метров толщины. Но так как семь восьмых льда находится под водой, то не отдаешь себе отчета в мощности его, пока неожиданно, под давлением полярного пака, исполинская льдина не окажется выброшенной на берег, где она возвышается, зловещая, сверкающая холодными блестками, словно серебряная крепость, охраняющая эти ледяные, неприступные берега.

Чтобы рассказать все происшествия, которыми изобиловало плавание «Рузвельта» к мысу Шеридан, надо было бы написать целую книгу. Либо мы сражались со льдом, либо увертывались от него, либо же — и это было хуже всего — ждали за каким-нибудь выступом берега подходящего случая, чтобы снова начать бой.

На шестой день нашего выхода из Эта в ледовой обстановке наступило некоторое улучшение, и «Рузвельт» успешно продвигался вперед до бухты Линкольна, где корабль был остановлен плотным поясом льда.

День следовал за днем, а мы продолжали оставаться пленниками бухты Линкольна.

Наконец ночью 2 сентября «Рузвельт» покинул бухту Линкольна, где он стоял в течение десяти дней. Мы выбрали канаты, дали полный ход, и судно медленно, с трудом вышло из пака. На корабле все облегченно вздохнули. Подобные же чувства должно быть испытывает человек, когда перед ним растворяются двери тюрьмы. Вдоль берега простиралась узкая полоса воды, и, следуя по ней, «Рузвельт» неуклонно продвигался вперед, через час сбогнул мыс Унион и вскоре затем дошел до мыса Блэк. Мы находились на полпути между бухтой Линкольна и мысом Шеридан.

Тут нашему плаванию пришел конец. Снова айсберги всевозможных форм и размеров, неприступные торосы и острые, взгромоздившиеся одна на другую льдины встали перед нами зловещей стеной.

4 сентября подул сильный южный ветер, разогнавший лед, и мы попытались пробиться вперед, но изменившееся течение заставило нас вернуться обратно.

Я поднялся в дозорную бочку. К северу во льду нигде не видно было ни единой трещинки, ни малейшей полыньи, а полоса воды, по которой «Рузвельт» только что совершил обратный путь, затянулась ледяной корой. Невольно возникал вопрос — сможем ли мы когда-нибудь пройти остающиеся несколько миль и достигнуть намеченного места зимовки?

На наше счастье, ветер крепчал, во льду началось заметное движение, и ночью 5 сентября к северу появилась все увеличивав-

шаяся полоса чистой воды. Медлить было нечего. Теперь или никогда! Был дан приказ поднять пары: корабль полным ходом обогнул мыс Раусон, и в отдалении стали вырисовываться очертания мыса Шеридан. Наконец-то! Нашим усталым глазам этот маленький, вдающийся в море кусочек суши показался прекраснее всего в мире.

Овладевшие мною чувства, когда корабль ошвартовывался у мыса Шеридан, трудно передать словами. Мы успешно выполнили первую часть нашего задания, разрешив сложную проблему доставки корабля из Нью-Йорка на побережье Ледовитого океана. Опасное плавание во льдах было благополучно завершено. Теперь нам предстояло выполнить вторую часть нашей программы — санный поход от корабля до полюса.

...Трудности и лишения похода к Северному полюсу слишком многочисленны. Поэтому мы ограничимся кратким изложением наиболее существенных, а именно: неровная, с торосистыми нагромождениями поверхность льда, по которой исследователю приходится путешествовать с тяжело нагруженными санями; страшные ураганы, сбивающие с ног и людей и собак; неожиданно возникающие полыньи, которые надо каким-то образом пересечь; лютые, леденящие кровь морозы, порою достигающие 50° ниже нуля, и наконец мучительнейшие усилия, направленные к тому, чтобы перетащить через коварный полярный пак достаточно пеммикана, сухарей, чая, сгущенного молока и жидкого топлива для поддержания жизни участников партии.

Настоящая работа экспедиции началась с момента выхода санных партий к мысу Ко-

лумбия. Предыдущим летом мы совершили плавание через предательские льды, простиравшиеся от Эта до мыса Шеридан; осенние сумерки провели в охоте, чтобы запастись свежим мясом; в долгую мрачную полярную ночь готовились к весне и с нетерпением ждали возвращения солнца, чтобы сразиться с полярной стихией и завоевать проход через безжизненные пространства ледяной пустыни. Теперь все это было уже позади.

Санные партии покинули «Рузвельт» между 15 и 22 февраля 1909 года, встретились у мыса Колумбия и 1 марта вышли с этого мыса, взяв курс на полюс через Ледовитый океан. 84-я параллель была пересечена 18 марта, 86-я — 23 марта, 88-я — 2 апреля.

До сих пор я сознательно шел позади отрядов, дабы иметь возможность следить за общим порядком и помогать отставшим из-за поломки саней или по каким-нибудь другим причинам товарищам. Теперь я занял место в авангарде. Усталости я не ощущал, наоборот, взбираясь по торосу и вдыхая свежий, живительный воздух, струившийся прямо с полюса, я чувствовал прилив новых сил и радостное биение сердца.

Залитая солнцем неплохая дорога и сознание, что мы находимся на последнем этапе похода, вселили в меня удивительную бодрость. Я не чувствовал тяжести лет на плечах; мне казалось, — я снова тот юноша, который 20 лет тому назад вел свою маленькую партию через великий ледяной щит Гренландии, покрывая на лыжах до 30 миль в день.

3 апреля погода продолжала стоять ясная и безветренная. В начале перехода высокие,

бесформенные торосы замедлили наше продвижение, но затем, как только моя партия оказалась на ровном, старом льду, мы постарались наверстать упущенное время.

Благодаря полярному дню, то есть отсутствию темноты, мы могли находиться в пути сколько нам заблагорассудится, останавливаясь лишь на краткий отдых. Как и накануне, мы шли в течение 10 часов, но вследствие задержки перед торосами прошли всего 20 миль.

Мы находились на полпути к 89-й параллели. В течение всего дня лед вокруг нас грохотал и трескался, но подвижек льда не наблюдалось.

Итак, мы шли без устали, без передышки, вперед и вперед, и хотя мне приходилось все крепче стягивать ремень на исхудавшем теле, я не чувствовал ни слабости, ни усталости — дыхание победы сообщало мне все новые силы.

Радостное волнение, охватившее меня при мысли, что мы неуклонно приближаемся к желанной цели, передалось и моим спутникам.

Когда мы останавливались на ночевку, мои товарищи-эскимосы влезали на вершину тороса или хотя бы снежного сугроба и, напрягая зрение, смотрели на север в надежде увидеть полюс, ибо они были преисполнены уверенности, что на этот раз мы, несомненно, достигнем этого таинственного места.

После короткого отдыха, в ночь с 3 на 4 апреля, мы снова вышли в путь. За 10 часов пути мы прошли не менее 25 миль. За этот маршрут мы очень устали, но вместе с тем были чрезвычайно довольны нашими ус-

пехами. Мы почти достигли 89-й параллели, и я записал в свой дневник: «Еще три дня такой погоды, и полюс будет открыт!» Температура с утра держалась на 40° мороза, но за день несколько повысилась.

5 апреля мы дольше оставались в лагере, чем в предыдущие дни, ибо мы все очень устали и нуждались в отдыхе. Я произвел астрономическое наблюдение и определил широту нашего места; она оказалась 89° 25′ северной широты; мы находились в 35 милях от полюса.

Наш последний северный маршрут закончился 6 апреля в 10 часов утра. После обычных приготовлений, около полудня по меридиану мыса Колумбия, я произвел первое наблюдение над солнцем и определил широту. Наше местоположение было 89° 57′ северной широты.

Итак, полюс был фактически уже на виду. Но я был так измучен, что буквально не имел сил сделать последние несколько шагов. Форсированные марши, отсутствие сна, постоянное волнение — все это внезапно сказалось. После первого подъема наступила страшная реакция.

Как только была закончена постройка наших снежных домов, я лег и заснул мертвым сном. Но долго спать я не мог. Спустя несколько часов я проснулся, тотчас же вскочил и записал в свой дневник: «Северный полюс, наконец, завоеван. Моя мечта и цель двадцати лет жизни претворились в действительность. Не верится. Все кажется таким простым и обычным».

Мне хотелось вторично определить широту, но небо затянулось тучами. Тогда я решил

совершить еще небольшую поездку на север, чтобы дойти до самого полюса. Небо за это время очистилось, и к концу нашего перехода я смог произвести ряд удовлетворительных астрономических наблюдений. Они показали, что мы находимся за полюсом.

Казалось невероятно странным, что за несколько часов мы перешли с западного в восточное полушарие и что первые несколько миль нашего короткого пути мы шли на север, а последние — уже на юг, хотя мы все время держались одного направления. Вот прекрасный пример того, что все на свете условно и относительно! Затем, чтобы вернуться в лагерь, мы должны были повернуть обратно и итти на север в течение нескольких миль, а потом — прямо на юг, не меняя при этом направления пути. Для нас не существовало ни востока, ни запада, ни севера; оставалось только одно направление — южное. Каждое дуновение ветерка, с какой бы точки горизонта оно ни происходило, было южным ветром.

Мы находились у точки земли, где сутки соответствуют году, а сто суток — веку. Если бы мы оставались тут в течение шести месяцев полярной ночи, мы увидели бы все звезды северного полушария на одинаковом расстоянии от горизонта, с Полярной звездой фактически в зените.

На следующий день, 7 апреля, в 6 часов утра, я измерил высоту солнца в меридиане. Оказалось, мы находимся в 4 или 5 милях от полюса, в сторону Берингова пролива.

Я допускал в своих наблюдениях погрешность приблизительно в 10 миль. Поэтому я стал пересекать лед в различных направле-

ниях и во время этих переходов прошел мимо точки или очень близко от нее, где север, юг, восток и запад сливаются воедино.

Если бы человек мог дойти до 90° северной широты, не будучи бесконечно измученным телом и душой, он, несомненно, испытал бы целый ряд исключительных по яркости переживаний. Но достижение Северного полюса возможно лишь в результате многих недель форсированных маршей, физических лишений, недостатка сна и постоянной, изматывающей тревоги.

Быть может, читатель будет разочарован, но я должен чистосердечно признаться: когда я убедился, что мы действительно достигли цели экспедиции, я жаждал лишь одного — сна.

В течение 20 лет Северный полюс являлся объектом моих стремлений. Начиная с 30-летнего возраста я посвятил все свои силы разрешению этой труднейшей географической проблемы. Восемь раз я отправлялся в Арктику. Неоднократно моя жизнь и жизнь моих спутников ставилась на карту. В ледяных просторах севера я провел 12 лет, а в промежутках между экспедициями, в мире цивилизации, я был преимущественно занят подготовкой к следующему полярному походу. Решение завоевать полюс до такой степени овладело мной, что я давно уже перестал рассматривать себя иначе, как орудие для достижения этой цели. Обывателю это покажется странным, но человек, посвятивший всю свою жизнь служению какой-нибудь идеи, поймет меня.

Итак, Северный полюс был открыт.

7 апреля, в 4 часа дня, мысленно простив-

шись с полюсом, мы повернулись к нему спиной и отправились в обратный путь. Возможность достижения считавшейся до сих пор недоступной оси Земли была доказана. Теперь я направил все свои помыслы к югу, где 413 морских миль полярного льда и, быть может, открытой воды отделяли нас от северного побережья Земли Гранта.

Я на мгновение обернулся, бросил последний взгляд на ледяной холмик с развевающимися флагами и продолжал свой путь...

Надо отметить, что, в то время как поход к полюсу с мыса Колумбия потребовал 37 дней, обратный путь был совершен всего лишь в 16 дней. Необычайная быстрота обратного похода объясняется тем, что мы шли по проложенному уже нами маршруту, а также отсутствием каких бы то ни было проволочек в пути. Благоприятные условия льда и отсутствие пурги также ускоряли наше продвижение, не говоря уже о том, что радость от одержанной победы придавала нам новые силы.

Н. В. ПИНЕГИН

ЗАПИСКИ ПОЛЯРНИКА

Г. Я. Седов, сын бедного азовского моряка, в дни юношества разговорился как-то с одним капитаном. Капитан рассказал ему, что в Ростове-на-Дону есть мореходные классы. Не известив родителей, Седов тайком бежал из дому и в товарном поезде «зайцем» добрался до Ростова. Готовясь к экзаменам, он весь первый год питался одним черным хлебом.

Седов поступил на пароход, скопил за лето 150 рублей и на эти деньги учился зимой. Так, зарабатывая летом деньги и учась зимой, он окончил мореходные классы. Первое время он голодал, не находя места. Наконец, нашлось место капитана маленького пароходика, крейсировавшего между портами Черного моря.

Через год Седов сдал экзамен на чин прапорщика военного флота и стал добиваться разрешения держать экзамен за полный курс Морского корпуса. В царской России правом поступления в этот корпус пользовались только дети дворян. Седов все же добился разрешения, сдал экзамен и стал морским офицером.

Большой полярный опыт вынес Седов из экспедиции на реку Колыму.

29 августа 1912 года Седов предпринял экспедицию на пароходе «Фока» к Северному полюсу.

В марте 1914 г. после изнурительной болезни Г. Седов скончался и был похоронен на мысе Бророк Земли Рудольфа, но могила его до сих пор не обнаружена. После смерти Седова «Фока» возвратился в Россию. Участники были все в жалком виде. В Архангельске они заняли денег и послали телеграмму Комитету снаряжения экспедиции:

«Благополучно вернулись, вышлите денег на дорогу, одежду и расплатиться в Архангельске».

А в ответ комитет сообщил: «Денег нет, обойдитесь своими средствами».

Достаточно сказать, что тогдашний морской министр, тупица и бюрократ Григорович, негодуя на Седова за самовольное продление отпуска, нагло заявил: «Жаль, что не вернулся этот прохвост. Я бы отдал его под суд».

Н. В. Пинегин в качестве художника, фотографа и кинооператора плавал с экспедицией Седова.

Однажды, в начале 1912 года, встретив меня в передней (мы не виделись перед этим около месяца) и крепко стиснув мне руку, Седов оглушил меня новостью:

— Ура, решено: идем на полюс! Здорово? Меня поддержат в печати. В Гидрографическом управлении обещан отпуск на год. Вчера был у меня один из видных сотрудников «Нового времени», композитор Иванов, читал свою статью о русской экспедиции к Северному полюсу. Много лестных слов обо мне, о моих расчетах и предположениях. Я прошу всего пятьдесят тысяч, чтобы быть скромным. Нам не надо консервированных рябчиков и лососины, обойдемся архангельской тресочкой. Я уверен, эти деньги соберут подпиской, которую откроет «Новое время». Обещают даже внести законопроект в Государственную думу, — подумайте! Статья Иванова появится завтра.

Ну, кричите же ура! Идете со мной? Приглашаю вас первого. Берите и вы отпуск из Академии. Только имейте в виду: без полюса мы не вернемся!

Я никогда не видел Седова таким веселым, как в этот вечер. Когда зашел к нему дней

через десять сказать, что добился отпуска, я узнал про множество неприятностей. Кроме «Нового времени», никто не откликается на призыв; официальные исследовательские организации относятся к экспедиции очень сухо, в Думу законопроект внесен, но в то же время образована официальная комиссия для рассмотрения проекта путешествия к полюсу; состав этой комиссии не предвещает ничего доброго.

В самом деле, скоро пришлось услышать еще худшие новости. Комиссия высказалась против проекта Седова. По этой же причине был снят с обсуждения в Думе вопрос об отпуске денег. Подписка шла очень вяло: толстосумы не раскошеливались. В мае, когда я уезжал на летнюю работу невдалеке от Архангельска, дело, казалось, провалилось или, в лучшем случае, затянулось на год.

В июне, приехав на короткое время в Архангельск, я нашел телеграмму,, принесенную час назад:

«Выезжайте немедленно в Петербург для закупки снаряжения, Экспедиция отправляется в конце июля. Седов».

...У двухэтажного деревянного домика на набережной архангельского пригорода Соломбалы какое-то правление, редкое для этого глухого предместья. На Двине, под самым берегом, как раз против домика стоит парусно-паровое морское судно необычного вида. У него две высокие мачты, одна из них с бочкой на стеньге, на баке — две пушки. Во всю ширину капитанского мостика четкая надпись: «Св. мученик Фока».

Судно везет большую полярную экспедицию. Члены ее все на мостике и на палубе,

нехватает только Седова. Он задержался где-то на берегу с поставщиками. Наконец, у ворот показался Седов в белом кителе. Он рысцой направляется к судну и легко прыгает на палубу. Как всегда, Седов приподнято-бодр и весел, хотя две последние сумбурные недели совсем согнали с его лица живую краску, оно побледнело и исхудало. Взойдя на мостик и став сразу серьезным, он берется за проволоку гудка и тянет ее книзу.

С сипением и хрипом застоявшегося пара вырывается протяжный рев старого зверобойного судна. Седов морщится, обнажая белые зубы, отпускает проволоку и, словно смакуя возможность отдать первую команду, во всю полноту груди, сочным голосом отчеканивает слова морского приказа:

— А-а-а-тдать носовые!

Звон машинного телеграфа; под кормой в водоворотах буро-желтая пена, грязь и гнилые щепки тронулись с места. Идем к последней стоянке, к городской пристани за пресной водой, а завтра — прощай, Архангельск! — начнется наш путь к Земле Франца-Иосифа. Там будет зимовка на базе первой русской экспедиции к Северному полюсу.

Ясно, до мелочей, припоминаю наше томление в ожидании начала экспедиции: отплытие откладывалось то на неделю, то на два дня, то снова на неопределенное время. Никогда не ощущали мы так сильно всю тяжесть невежества, косности и тупого, непроходимого бюрократизма царской России, как в дни перед уходом экспедиции к Северному полюсу. Все было против нее: правительство, официальные исследовательские учреждения,

военно-морские круги, для которых организатор экспедиции был дерзким «выскочкой из крестьян», и даже пресса. Ежечасно встречали мы множество препятствий, особенно же извели нас мытарства, которые пришлось претерпеть, чтобы получить разрешение на выход экспедиции. Никто из нас не предполагал, что надо преодолеть такие сложные формальности.

Кроме хождения по мукам канцелярских измышлений, приходилось нам штопать прорехи спешного снаряжения. В последние минуты нужно было доставать кислую капусту и хрен, закупать собак, гвозди, олово, пистоны для ружей, фуфайки, башлыки и перчатки, брезент, бензин и тросы, сухари и шоколад. Мы все осунулись от непрестанной хлопотливой беготни.

К утру 28-го все было готово. Наступил долго откладывавшийся момент прощания с близкими. Ушли пароход и баржи, привезшие груз на пароход. Уехали все провожавшие нас. Мы остались одни. Последняя нить — и та перерезана!

Тихим ходом двинулся «Фока» на север. Белое море было спокойно, как озеро. Мы плыли очень медленно: без парусов скорость «Фоки» всего четыре мили в час. Такая погода длилась только сутки. На следующий же день, едва мы вошли в узкое место — «горло» Белого моря, подул навстречу свежий северный ветер. Мы скоро познали истину: при четырех узлах хода «Фоке» трудно будет бороться с противными ветрами. Наш корабль сразу потерял ход и даже перестал слушаться руля.

В кубрике помещались: два матроса — Ше-

стаков и Катарин, два кочегара — Коршунов и Кузнецов, судовой плотник Карзин и шесть младших сотрудников экспедиции: Лебедев, бывший сельский учитель, ученик лоцманского училища Шура Пустошный, бывший золотоискатель и каюр Линник, матрос военного флота Юган Томиссар, плотник Коноплев и печник Инютин. В кубрике же ночевали буфетчик Кизино и повар Пищухин.

В командный состав на «Фоке» входили: Седов, капитан Захаров, штурман Сахаров (Максимыч), два молодых ученых — гидрометеоролог Визе и геолог Павлов. Я — в качестве художника, фотографа и кинооператора, два механика-эстонца — братья Иван и Мартын Зандеры и ветеринарный врач Кушаков.

5 сентября погода резко изменилась. Поднялся встречный пронзительный ветер со снегом и крупой. Мы были в это время недалеко от Новой Земли, но еще не видели ее берегов. Под утро, когда ветер еще покрепчал, Седов изменил курс, направив «Фоку» прямо к берегу Новой Земли. Через полчаса открылись очертания ее характерных гор — острые хребты с косыми полосами снега от вершин.

Под вечер того же дня мы обратили внимание на странное облачко, неподвижно висевшее на одной из белых вершин в горной цепи Новой Земли. Темнело. Облачко попрежнему не сходило с места. Уходя с вахты, Седов отдал приказание приготовиться к перемене погоды и крепче задраить люки. Облачко предвещало беспощадный «всток».

Ветер начался с утра. Как всегда при «встоке», небо сначала было безоблачно,

только по вершинам гор, как неподвижные лоскуты ваты, повисли язычками облака. Море уже закипало, подымались вихри водяной пыли, и скользили над самой водой откуда-то внезапно появившиеся буревестники. Волнения еще не было. Вышедший на мостик Седов сделался сразу серьезным и приказал убрать все верхние паруса. Ветер свирепел с каждой минутой. Через час невысокие, но частые волны неожиданно слизнули одну из шлюпок и заодно разбили собачью клетку на палубе. Одна из собак погибла. До поры до времени «вток» был почти попутным для нас. Правда, после часа дня он сорвал передний кливер, немного позже оборвал фал у бизань-паруса, но чего-либо особо страшного еще не было. Мы неслись одиннадцатиузловым ходом.

Берег был далеко. Буря, почти ураган, свирепствовала, не ослабевая. Мы находились на широте 75°. Боясь встречи с какой-нибудь бродячей льдиной, Седов изменил курс, — мы понеслись на юго-восток.

Седов стоял у штурвала, впившись глазами в скалы. Знаками показывая рулевому курс, он сам задерживал ручку румпеля.

— Право! Еще право! Так держать!

— Стоп!

Все облегченно вздохнули, когда взяли за грунт оба якоря. «Фока», закрытый от ветра берегом, оказался почти в безопасности.

Мы были уже в полярной стране. Начало сентября, но уже не похоже было, чтобы теплые дни могли возвратиться. Только крупные камни остались не занесенными снегом. Птицы летели на юг. Береговой припай нарастал. Нужно было торопиться.

12 сентября, распрощавшись с последним населенным клочком земли, поплыли дальше. 14 сентября встретили мы в море первый ловучий лед. Некоторые признаки еще накануне указывали на его близость: частые полосы тумана, большое количество чистиков, эскадры синих айсбергов, откуда-то взявшихся, и резкое падение температуры воды. Ранним утром небо на севере забелело. К полудню, близ острова Вильяма, «Фока» пересек полосу мелкого разносного льда. Между островами Вильяма и Горбовым льда под берегом не было. Мы без задержки подошли к Северному Крестовому острову, пустынному и низменному, но за островом открытая вода кончалась. С наблюдательной бочки на мачте виднелся один лед без конца. Только самый берег Новой Земли окаймлялся, как каналом, узкой полоской воды. Куда итти? По этому каналу на север или же на запад, огибая льды?

...Большинством плававших до нас к Земле Франца-Иосифа не рекомендовался путь вблизи Новой Земли: все они находили более проходимый лед значительно западнее, около 45—46 меридиана. Г. Я. Седов решил попытать — не будет ли в самом деле состояние льдов более благоприятным на западе.

Рано утром 18 сентября, едва мы приблизились к Новой Земле, подошли с моря льды. Чтобы не быть прижатыми к берегу, нам пришлось на ночь укрыться под островами. Утром поплыли дальше к северу через пролив между островами Личутина и Берха.

...Утром я не слыхал ни суеты при поднятии якоря, ни работы винта. Проснулся от

сильного толчка, какой-то беготни и криков на палубе. «Фока» плотно уселся на мель. Я чувствовал себя несколько виноватым за свой сладкий сон. Ведь в 1910 году на «Бакане» мы сидели на мели в этом же самом проливе и на том же месте. Накануне я, впрочем, предупреждал Седова о приключении «Бакана», но местности с некоторого расстояния указать не мог. Точно так же, как и «Бакан», «Фока» шел с промером и оказался на мели через несколько мгновений после крика лотового матроса: «Тридцать пронесло!»

...Ночь на 21 сентября отличалась особенным беспокойством. Команда за день выбилась из сил на работе без всяких смен; люди едва стояли на ногах. Седов был принужден отпустить всех, кроме очередной вахты. И вот в это самое время подошла с океана крупная зыбь и стоящие на мели льдины принялись основательно колотить борта «Фоки». Нам казалось тогда, что другое судно, построенное не столь прочно, выдержало бы не больше десятка ударов подобной силы. «Фока» в эту ночь завербовал себе горячих поклонников. Корпус корабля, казалось, спаялся в одно целое, — льдины, разбивавшие в щепы бревна, подвешенные на защиту бортов, не причиняли ему существенного вреда, если не считать неглубоких царапин на обшивке. Вдруг после одного, особенно сильного, толчка наступила тишина. «Фока» поплыл: упрямая льдина столкнула его с мели.

Увы! В этот же вечер, как бы в ответ на наши ожидания, последовал страшный шторм со снегом и вьюгой, полынью зажало. Через сутки шторм стих. Прояснило... Но что мы

увидели! Сплошной смерзшийся лед закрывал все проливы и бухты, лишь вдали за Крестовыми островами чернела полоска воды.

Мы затерты льдом. Мороз уже несколько дней держался стойко, не выше 8°. Потом повалил густой снег.

...Лед не спаялся еще совсем, еще чернела вода в прогалинах между льдинами, ныряли какие-то птицы, не успевшие отрастить крыльев, молодой лед еще не выдерживал тяжести человека, а в воздухе уже носилась зима. Наши прекрасные надежды разлетелись без остатка. Самым большим оптимистом на «Фоке» был Седов. Но всякой надежде приходит конец. 28 сентября Седов приказал выпустить пары из котлов. Началась зимовка.

В свое время много писалось о плохом снаряжении седовской экспедиции. В самом деле, снаряжены мы были не роскошно. Провианта на «Фоке» имелось на три года, но с топливом обстояло не столь благополучно. После месячного плавания под парами каменного угля осталось только 25 тонн — на пять суток хода.

С одеждой дело обстояло довольно благополучно. Из разнородной одежды, применяющейся на севере, Седов выбрал русские полушубки, валенки, ненецкие малицы и совики. Кроме того было несколько пар костюмов, сшитых по образцу эскимосских.

4 октября мы отправились в путешествие по льду на остров Берха. В семь часов стемнело совсем; до берега не дошли. Расположились на ночлег. Под высокой льдиной выкопали яму, обложили ее по бокам снегом в защиту от ветра.

Весь следующий день шли около ледника профессора Попова, вдоль которого плыл «Фока» 18 сентября. Чем ближе, тем красивее этот гигант. Я приблизился к нему метров на тридцать. Как раз мороз усилился, и гигант, сжимаясь от холода, хрустел и трещал, как живой. Налюбовавшись картиной голубой стены, я побежал было догонять ушедшие вперед сани. Внезапно у моих ног протянулась черная змея. Трещина! Быстро обернувшись, я увидел метрах в четырехстах от себя облако, туманом охватившее пройденную часть ледника. Спустя секунду раздался грохот, как пушечный залп. Какая-то глыба в несколько десятков тонн сорвалась с сорокаметровой высоты и, грохнувшись в море, разбила лед и подняла это облако из мелкой ледяной пыли. Вокруг меня с треском и шипением ломался лед, стреляли трещины и на глазах превращались в каналы.

Вторую ночь мы провели на морене ледника. Утром 6 октября, истратив последнее топливо, решили возвратиться на судно; провизия была на исходе, а мы не сделали и половины пути, дорога же не обещала быть лучшей.

15 октября. Вчера Седов ездил в первый раз на собаках далеко на съемку. Сегодня прекрасная погода, легкий морозец 20—22° С. Солнце в кругах. Утром я вышел на работу. Солнце и в полдень стоит уже низко, его косые лучи могут только освещать, но не греть.

1 ноября солнце покинуло нас надолго. Надвигалась полярная ночь. Почти сто дней сплошной ночи, трескучих морозов и бурь. Бури, действительно, как будто поджидали исчезновения солнца, чтобы со всею силой

обрушиться на беззащитные пустыни. С первым из зимних штормов со свирепым ураганом мне, Павлову, Пустошному и Шестакову пришлось познакомиться очень близко. Мы были застигнуты бурей всего в 6 километрах от «Фоки».

В это время продолжительность «дня», вернее — рассвета, равнялась четырем часам. К счастью, у нас были с собой палатка и четырехдневный запас продовольствия.

Внезапно застигнутые ужасным новоземельским «востоком» мы укрылись в палатке. Мы лежали в малицах, ожидая конца бури, как мелкие насекомые под листом.

Провиант подходил к концу, свечей не было совсем. Сытые по горло трехсуточным лежанием, мы решили попытаться дойти до «Фоки». Нелегко собрать вещи во время вьюги. Когда вышли из палатки, собак не было видно: несчастные, — они лежали в глубине сугробов. Одну за другой откопали всех. Пробовали покормить, — почти все отказались от пищи. В то время, как их запрягали, некоторые качались от слабости.

Теперь-то с полной уже очевидностью выяснилось, что такое вообще эти «архангельские лайки». Поставлял их некто фон-Вышемирский. Учитывая невозможность испробовать собак до отплытия, он продал нам по 50 рублей за штуку обыкновенных дворняжек, собранных где-нибудь в окрестностях города, а может быть и просто купленных у фурманов по полтиннику. Недаром поставщик привел нам собак только перед самым отплытием. Все это стало понятным здесь: он боялся, как бы обман не раскрылся до уплаты. Мы же обнаружили наглое надува-

тельство только сейчас, когда нет никаких средств исправить зло, сделанное этим человеком всему нашему делу.

21 декабря. Шквалы и вьюга. Подвижная и кипучая натура Седова не выносит навязанной бездеятельности. Он решил предпринять небольшое путешествие на север.

Уже сейчас намечаются планы весенних работ. После Баренца мы — первые, зимующие так далеко на севере Новой Земли. Имея все необходимое для далеких санных экскурсий и усовершенствованные инструменты, мы не можем отказаться от крупнейшей задачи: привести в порядок карту новоземельского берега и противопоставить фантастическим представлениям о внутренней части Новой Земли точные наблюдения. В короткий промежуток времени до навигации необходимо сделать очень большую работу.

2 января. Седов вернулся вчера вечером. Он привез с собою серию астрономических наблюдений и — о сюрприз! — убитого медведя.

На мысе Литке Седов построил снежный домик для магнитных наблюдений, но пользоваться им пришлось недолго: разрушил какой-то любознательный медведь.

18 февраля. С десятого по нынешний день почти беспрерывно свирепствовала вьюга. Сегодня к полудню поутихла, небо очистилось совершенно. Только поземка мела струи снега по бухте и закрывала горизонт низким туманом.

И вдруг неожиданно снеговой туман прорвался нежным лучом. Осветив текучую реку снега, блеснуло солнце.

— Солнце, солнце! — закричали на палубе.

Все бросили работу, закричали: «ура! ура!» без конца, как будто совершилось особо радостное событие. Кто-то выстрелил из ружья, потом ударила пушка. Без слов мы стояли небольшой кучкой и смотрели на солнце, медленно высвобождавшееся из снежного тумана. Наконец-то дождались настоящего дня.

В половине марта начались санные экспедиции. Первой партией ушли Визе и Павлов 18 марта на разведку подъема на ледяной покров. Другая партия отправилась на Южно-Крестовые острова — поехали Седов и я.

30 марта отправились одновременно в санные экспедиции Павлов и Визе, рассчитывая пробыть около месяца.

1 апреля ушел на север Седов с Инютиным для описи всего северо-западного берега Новой Земли от Панкратьева полуострова до мыса Желания.

Седов вернулся в ночь на 27 мая.

Мы не узнали своих товарищей, — так изменились они за два месяца. В прокопченной одежде, с заросшими бородой, черными, как у мулатов, лицами, настолько похудевшими, что блестящие зубы обтягивались губами, Седов и Инютин выглядели настоящими дикарями. Сильный запах ворвани обдал меня при встречном поцелуе.

Седов исследовал весь западный берег до мыса Желания, план исполнил целиком. Даже больше: не найдя в условленном месте Визе, Седов обогнул северную оконечность Новой Земли, направился дальше на юг и дошел до мыса Виссингер-Гофт.

Вскоре по возвращении Седова погода изменилась. Холода ослабли, все чаще наползали низкие, сырые туманы; когда их проби-

вало солнце, становилось теплей. Походило, что не воображаемая, а настоящая весна наступила и здесь. Мы скоро разочаровались в полярной весне: не радостную игру солнца, а слизь постоянных густых туманов видели мы, не шум быстрых ручьев, а вой ветров, не новые проталинки являлись каждый день, — шло медленное разрыхление и оседание снегов.

Седов решил послать на юг в Крестовую губу партию, которая доставит к первому пароходу копии всех работ, исполненных экспедицией. Во главе партии Седов решил поставить капитана Захарова. Главная задача — сообщить в Петербург, что в прошлом году «Фока» не достиг Земли Франца-Иосифа, что более половины собак оказались негодными и погибли, что угля осталось ничтожное количество. С такими средствами достижение полюса становится маловероятным. Необходима помощь в виде присылки судна с углем и хорошими собаками [1].

Весь июнь стояла сырая погода с туманами и дождями. Мы почти не покидали «Фоку». Все спешили закончить научные отчеты и написать письма на родину. Вычерчивались карты и диаграммы; спешная работа закончилась только в первых числах июля.

3 сентября я был дежурным. Вахтенный Шестаков вошел в мою каюту задолго до срока наблюдений. Он разбудил меня и, стараясь сохранить солидный вид старого по-

---

[1] Захаров, проплыв до Маточкина Шара на шлюпке, опоздал к первому пароходу. Весть о нашей экспедиции была получена глубокой осенью, когда было поздно оказывать ей помощь.

мора, которого ничем не удивишь, доложил:

— Лед в бухте ломаться зачал.

Будь все в сборе, а котлы — под паром, «Фока» одним духом прошел бы по этому каналу до Крестовых островов; за островами виднелось море. Недосчитывали Павлова: он с вечера ушел обследовать отдаленнейшую часть полуострова. За геологом отрядили Визе; тем временем Седов отдал приказание поднять пары.

К полудню «Фока» уже вздрагивал; котлы кипели. Все было на борту: собаки, медведи, приборы и шлюпки. На Михайловой горке оставили знак о зимовке — записку. К вечеру вернулись Павлов и Визе. Все готово. Можно в путь! В 8 часов заработала якорная лебедка.

— Цепь чиста-а-а! — донесся голос бакового. — Якорь готов!

«Динь-динь!» зазвенел в машине телеграф; ответили:

— Готово!

Вода пенным потоком хлынула на лед за кормой...

Не легко было освободиться от льдин, сжавших борта, — за год их толщина достигла почти четырех метров. «Фока» не меньше получаса рвался из тесных объятий. Корабль протиснулся в узкий канальчик и пошел, расталкивая обломки свежеомытых льдин.

Вступив 9 сентября в лед на 50-м меридиане в широте около 75°20′, шли до позднего вечера почти без задержек.

13 сентября я проснулся от возбужденных разговоров в кают-компании. О чем может быть такой горячий разговор, — уж не землю ли увидели, не идем ли открытым морем?

Едва я спустил ноги с койки, сильным толчком меня повалило обратно, посыпались книги, зазвенело рядом в буфете, а в коридоре кто-то раздраженно заворчал: «Вот бьют! Так без головы останешься!»

Нет, об открытой воде говорить не приходится, колотим лед по-старому.

Но за льдами видна, не больше как в семидесяти милях, долгожданная земля.

Вечером того же дня мы были у Земли Франца-Иосифа.

Ночной шторм к утру улегся; 14 сентября был пасмурный, немного мглистый день. За исключением штурмана и очередной вахты, мы съехали на берег все.

По берегу, заваленному базальтовыми обломками, мы поднялись на плоскую равнину, где расположены близ озерка все постройки, возведенные Джексоном в 1894 году. Главный домик смотрит маленькими окнами в холодную даль океана. Когда-то тут был самый крайний уголок цивилизованной жизни, — то было двадцать лет назад. Теперь — хаос и разрушение. Мы вошли в первую постройку — жилую избу Джексона. Она сохранилась лучше других, ибо построена из бревен по типу русских изб. Двери ее были открыты, окна повыломаны медведями, внутри — оледенение. Мы еле протиснулись в узкий проход оледенелых сеней и осматривали хижину с высоты слоя льда, лежавшего на полу толщиной около метра.

Осмотрели подробно весь берег. Ни у хижин, ни в другом месте мы не нашли ни склада угля, ни следов вспомогательной экспедиции. Наоборот, чувствовалось, что давно не вступала на эту пустынную землю чело-

вческая нога. Царила торжественная тишина, такая же, как пятьдесят лет назад, до первого человека, побывавшего здесь.

Вечером 17 сентября мы снялись с якоря. Внезапно стих ветер, успокоилась узкая полоска моря, мы плыли по гладко-зеркальной воде. Как-то сразу мы заметили, что тишина сгустилась, что нет больше чаек, улетели на ют последние чистики, даже моржи исчезли.

Обогнув западный мысок острова Нортбрука, мы повернули на север. Пролив Миерса был чист.

Механик Зандер поднялся на мостик и доложил Седову:

— Я подсчитал топливо: его нехватит на весь завтрашний день.

Седов задумался и долго молчал. Потом на мой немой вопрос сказал:

— Будем зимовать где-нибудь поблизости. Что поделаешь! Сто лишних километров до полюса!

Ранним утром 19 сентября поплыли на поиски спокойного зимовья. Недалеко нашлась бухточка острова Гукера. У самого берега Седов нашел подходящую глубину: ему хотелось поставить «Фоку» килем прямо на грунт, чтоб избежать необходимости откачивать воду. Тут же оказался айсберг для питьевой воды и берег, свободный ото льда. Седов назвал бухту Тихой.

Сравнивая местность первой зимовки и второй, мы были довольны последней во всех отношениях. «Если бы сюда еще десятую долю новоземельских запасов плавника!» мечтали мы. Впереди — зимовка без топлива. При окончательном подсчете оказалось, что мы располагаем двумя-тремя покрытыми салом

моржовыми шкурами, сотнями тремя килограммов каменного угля, рассыпавшегося в порошок, да еще остатками порожних ящиков и бочек — вот и все.

Здесь главной задачей было путешествие к полюсу. Земли, окружавшие нас, правда, исследованы только в общих чертах, но из-за небольших поправок, которые внесли бы наши картографы в карту Земли Франца-Иосифа, не стоило расходовать ценного провианта. Небольшие однодневные экскурсии мы совершали всякий раз, как позволяла погода. Мы обследовали ледяной покров острова Гукера, ближайшие острова и глетчеры.

До захода солнца на долгую зимнюю ночь все чувствовали себя вполне хорошо. В каютах было прохладно, мешала теснота, но никто и не рассчитывал на особые удобства зимовки на 81°. После захода солнца пронеслось несколько бурь, впрочем не столь бешеных, как на Новой Земле. Потом нажали морозы.

13 ноября. Последствия сырости и недостатков в питании начинают сказываться: штурман жалуется, что десны распухли и зубы шатаются; бедняга может жевать только мягкое. На то же жалуется повар Иван. Сегодня на прием к Кушакову явился механик, просит спирту.

— Для чего?

— Зубы болят.

Кушаков заглянул в рот, а там все десны полопались, от них идет тяжелый запах. Кушаков не думает, что это признаки цынги, как считают некоторые из нас, уже видавшие настоящую цынгу. Мне хочется отметить, что все воздерживающиеся от солонины, то есть

Визе, я и Павлов, чувствуют себя вполне здоровыми.

5 декабря. По настоянию Седова питание улучшено: едим бульон и винегреты из сушеных овощей. За несколько дней такое питание оказало благотворное действие. Только Инютин плох. Сегодня снаряжал его гулять. Вид больного нехорош: опухшее лицо, багрово-синие мешки под глазами, полураскрытые губы обнажают клочки кровавых десен и почернелые зубы. Изо рта тяжелый трупный запах. Это настоящая цынга.

1 января 1914 года. Болезни на «Фоке» усиливаются. Утром Зандер почувствовал, что ему плохо, — температура поднялась до 40°. Слег Коноплев. Десны Седова кровоточат, распухли ноги, одышка, сонливость и слабость. Вполне здоровых на судне только семь человек: я, Визе, Павлов, Сахаров, Лебедев, Пустошный и Линник. У Кушакова тоже распухли десны.

Новый 1914 год встретили, как прошлый, празднеством и пушечной стрельбой. В этот праздник все мы, оставшиеся здоровыми, изо всех сил старались организовать праздничное веселье. Украшение и иллюминация кают, богатые ужин и обед, номер журнала — все, как в прошлом году. Казалось по временам, что удалось отогнать тяжелые мысли больных. Но веселья не было.

20 января. С нового года усиленно готовится снаряжение для путешествия к полюсу. Уйдет ли Седов, хватит ли сил? Здоровье его как будто лучше. Сегодня он вышел из каюты, но, просидев около часа, сильно устал и снова лег в постель. Мясное питание помогло. Мясо медведя, убитого недав-

но, тратилось как лекарство. Мы, здоровые, попробовали его только на рождество и новый год. Штурман Кизино и Кулаков поправились совсем. Инютин и Пишухин — на ногах.

20 января. За ходом болезни Седова следят, как за болезнью ближайшего родственника. Судьба экспедиции будет иметь разные исходы в зависимости от того, поправится ли больной к началу февраля. Сегодня лица веселей. Седов целый день на ногах.

4 февраля. Уход Седова назначен на 15 февраля. Продолжаются сильные холода, вот уже около месяца температура до —33° С. Климат Земли Франца-Иосифа резко отличен от новоземельского. Нет столь резких колебаний. Свирепы бури, но ураганов, подобных прошлогодним, не наблюдалось.

Попытка Седова безумна. Пройти в пять с половиной месяцев почти 2 тысячи километров без промежуточных складов, с провиантом, рассчитанным на пять месяцев для людей и на два с половиной для собак!

15 февраля. Пасмурный рассвет. Буря окончательно стихла, от нее остался слабый ветерок. —20° С. Светать начало только к 10 часам. Седов с утра ушел на разведку. В половине одиннадцатого вернулся. Дорога тяжела. Вчерашняя буря намела большие сугробы, снег не успел затвердеть. С лицом бледным, задыхаясь, Седов поднялся на корабль. Он жаловался на боль в ногах и одышку.

Возвратившись с разведки, Седов прошел в каюту. Георгий Яковлевич пробыл в каюте около получаса, вышел с написанным приказом, в котором он передавал руководство научными работами Визе, командование кораблем — Сахарову, а власть начальника —

Кушакову. Визе прочитал приказ вслух. Не расходились. Не уходил и Седов. Он несколько минут стоял с закрытыми веками, как бы собираясь с мыслями, чтобы сказать прощальное слово. Все ждали. Но вместо слов вырвался едва заметный стон, и в углах сомкнутых глаз сверкнули слезы. Седов с усилием овладел собою, открыл глаза и начал говорить, сначала отрывочно, потом спокойнее, плавнее, — голос затвердел:

— Совсем не состояние здоровья беспокоит меня больше всего, а другое: выступление без тех средств, на какие я рассчитывал. Сегодня для нас и для России великий день. Разве с таким снаряжением нужно итти к полюсу? Разве с таким снаряжением рассчитывал я достичь его? Вместо восьмидесяти собак у нас только двадцать, одежда износилась, провиант истощен работами на Новой Земле, и сами мы не так крепки здоровьем, как нужно. Все это конечно не помешает исполнить свой долг. Долг мы исполним. Наша цель — достижение полюса. Все возможное для осуществления ее будет сделано.

После завтрака Седов встал первым.

— Нужно итти!

Через несколько минут все были на воздухе. Еще небольшая задержка у фотоаппарата, и все, способные двигаться, под лай и завывание рвущихся собак пошли на север. В мглистом воздухе глухо стучали пушки, чуть развевались флаги. Крики «ура» тонули в белых проливах. У северного мыса острова Гукера, километрах в семи от зимовки, мы остановились, пожали руки уходящим, расцеловались.

— Так до свиданья, а не прощайте!

Несколько торопливых фраз, и две кучки людей разошлись: одна — на север, другая — на юг. Еще несколько салютов из моего револьвера, и темная полоска трех нарт стала таять в сгущающейся темноте великого ледяного простора.

14 марта. Похоронили Ивана Андреевича. Зашив тело в мешок из брезента (на «Фоке» не нашлось шести досок, годных для гроба), мы вынесли Зандера на палубу и на нарте довезли до могилы. Выла вьюга. Ветер трепал одежды людей, впрягшихся в сани, шуршал по камням. Тело спустили в могилу и устроили нечто подобное склепу, — свод его заменила дверь от каюты. Засыпали слоем земли в десяток сантиметров, а сверху наложили большую груду камней. Вот она, полярная могила, первая на этом острове.

18 марта после утреннего кофе мы собрались, как во все последние дни, стрелять люриков на полынье, но, заспорив о чем-то, немного задержались. Штурман, махнув рукой на спорщиков, закинул за спину винтовку и вышел. Минут через пять он вбежал с искаженным лицом:

— Да что же это такое! Георгий Яковлевич возвращается?.. Нарта с севера идет.

Выбежав, в чем были, у пригорка метеорологической станции остановились. Из-за мыса показалась нарта, миновала мыс. Только одна нарта, и около нее только д в а человека. Возвращавшиеся не могли уже не видеть нас, но шли без радостных криков привета, молча.

— Беда?!

Несколько мгновений спустя, когда глаза привыкли к свету, я разобрал, кто идет: впе-

реди собак — Линник, а сзади, поддерживая нарту с каюком, — Пустошный.

— Седова нет!

Через минуту мы окружили вернувшихся

— Где начальник?

— Скончался от болезни, не доходя до Теплиц-бея. Похоронили на том же острове.

Под вечер один из нас записал со слов матросов всю недолгую историю путешествия к полюсу. Тогда же почитали для сопоставления с рассказами путевой дневник Седова. Дневник кончался на первом дне марта. Под этим числом отмечено появление солнца. Запись кончается обращением к нему: «Посвети, солнышко, там, на родине. Как тяжело нам здесь на льду!..»

Седов в начале путешествия скрывал от спутников свое тяжелое положение; по дневнику ход болезни яснее. Первые три дня она не особенно беспокоила. Опухоль ног и одышка уменьшились. Но только три дня. С каждым новым — появлялись новые болезненные ощущения, а тело слабело. В эти же дни ударили невыносимые холода со страшными встречными штормами при 35° мороза. Да и почти во все время путешествия ветры упорно дули навстречу. Больной должен был вдыхать жгучий холодный воздух, бороться с условиями, губительными и для крепчайшего организма.

После стоянки вблизи острова Еразмус Оммане Седов ослабел,—он не мог двигаться на ногах. Больной сел на нарту и больше не сходил с нее. Но каждое утро запрягались собаки, и караван двигался вперед, тянулись к северу три нарты. С этой поры для матросов начались страдные дни.

Последние переходы Седова жутки даже в рассказе матросов. Дорога по тонкому молодому льду сменялась непроходимыми торосами. Режущий ветер сжег дочерна лица. Матросы еле справлялись с тремя нартами. Седов лежал на средней одетым в эскимосский костюм, в спальном мешке, крепко привязанном сверху качающейся нарты. Больной часто впадал в забытье; как неживая, склонялась голова, а тело безвольно следовало движениям нарты и толчкам на торосах. Очнувшись, Седов первым долгом сверял курс с компасом и не выпускал его во время сознания. Матросы замечали: больной подолгу осматривался, словно стараясь опознать острова, лежащие на пути. Спутникам иногда казалось, что Седова мучила мысль, как бы они самовольно или обманом не повернули, не увезли его на судно, не сменили бы северного курса.

Три последних дня Седов лежал в спальном мешке в палатке. По временам жаловался на нестерпимый холод. В один из припадков озноба он приказал обложить палатку снегом доверху и держать примус зажженным на обе горелки.

— Только зажжешь примус, — рассказывал Линник, — кидает его в жар. «Туши примус». Проходит четверть часа, — так задрожит, что иней с палатки сыплется. «Зажег примус? — спрашивает. — Нет, не нужно, надо беречь керосин. Впрочем, все равно».

5 марта во втором часу дня Седов стал внезапно задыхаться: «Боже мой, боже мой... Линник, поддержи!..»

И задрожал смертельной дрожью.

Живые долго сидели, как скованные, не

смея ни пошевелиться, ни вымолвить слова. Наконец один пришел в себя, закрыл глаза покойного и покрыл лицо чистым носовым платком. Примус потух. Буря стихла. Как будто, укротив мятежный дух, занесший сюда недвижимое теперь тело, она успокоилась.

Пробудил холод. Надо что-нибудь делать. Посоветовавшись, решили дойти до Теплиц-бея, отыскать склады Абруццкого, запастись керосином — оставался один баллон менее четырех литров — и, бросив все лишнее, привезти тело Седова на «Фоку». 9 марта, оставив лагерь на произвол судьбы, пересекли пролив и, подойдя — как думают — к Земле Рудольфа, пошли вдоль западного берега ее. Шли недолго: встретили открытую воду; море касалось самой береговой стены ледника. Матросы не решились двигаться по ледяному покрову без предметных точек. И по морскому льду они шли крайне медленно из-за неуверенности и постоянных споров о правильном направлении. Выходило — Седова не довезти. Решили похоронить тут же.

На клочке земли, черневшей поблизости, матросы выбрали подходящее место и принялись за последнюю работу для своего вождя. Тело его, завернутое в два брезентовых мешка, поместили в углубление, вырытое киркой; рядом — предназначавшийся для полюса флаг. Сверху наложили высокую груду камней, в нее вставили крестом связанные лыжи. Около могилы осталась кирка.

Где могила Седова?

Линник и Пустошный плохо читали карту с непонятными им английскими надписями. Со слов вернувшихся можно предположить — на мысе Бророк Земли кронпринца Рудоль-

фа, у подножья обрывистого берега, на высоте от моря метров десять, на том месте, где кончается восточная часть ледника и начинается каменистый берег[1].

[1] Экспедиция на ледоколе «Седов» искала в 1930 г. могилу Седова, но не могла ее обнаружить.

РУАЛ АМУНДСЕН

ПО ВОЗДУХУ ДО 88° СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ

В 1925 году великий полярный исследователь Амундсен делает попытку достигнуть Северного полюса на самолетах. На средства американца Линкольна Элсворта были приобретены два гидросамолета системы «Дорнье-Валь» «N-24» и «N-25», приспособленные для посадки на лед и воду.

Самолеты стартовали из Кингсбея (Шпицберген) 21 мая 1925 года в 5 часов вечера. Спустя 8 часов, дойдя до 87° 43′ северной широты, самолеты пошли на посадку. «N-24» при посадке получил повреждение, «N-25» сделал посадку благополучно.

Старт в обратный путь оказался чрезвычайно затрудненным. Площадь для разбега была слишком незначительна, учитывая малую скорость самолета, увязавшего в снегу.

15 июня после ряда неудачных попыток самолету «N-25» удалось подняться в воздух. На борту его находились 6 человек — экипажи обеих машин. Самолет благополучно долетел до Норд-Капа, откуда Амундсен и его товарищи на морском судне возвратились в Кингсбей.

Полет Амундсена до 88° северной широты был первой большой воздушной операцией в Арктике.

Мы помещаем рассказ Амундсена о первой части его путешествия — полете из Кингсбея к полюсу.

Задачей экспедиции было проникнуть как можно дальше в неисследованную область между Шпицбергеном и полюсом и

выяснить, что там находится или чего там не находится. Не только для того, чтобы констатировать нахождение там земли, — это задача географического исследования. Констатировать там нахождение океана точно так же очень важно для уяснения природы нашего земного шара. Благодаря исследованиям Нансена, герцога Абруццкого и Пири, мы конечно имеем достаточно оснований предполагать, что в этой части Ледовитого океана не существует никакой земли, но наше знание должно опираться на более солидное основание, чем предположения. Современные исследования требуют уверенности. Разве не пострадали наши карты этих областей именно из-за таких предположений? Там, где находится океан, предполагали нахождение земли, там, где земля, искали океан—все на основании таких же предположений. Из-за этого произошло гораздо больше несчастий, чем обычно думают, и многие заплатили за это своей жизнью.

Кроме того мы надеялись произвести ряд метеорологических наблюдений, которые, если бы даже и не привели ни к каким богатым научным результатам, то все же дали бы нам интересный обзор. Наконец мы надеялись, будучи пионерами, пожать значительные и богатые плоды опыта, которые могли бы помочь нам, — да и другим, если бы те этого пожелали, — когда мы рано или поздно сможем пуститься в давно задуманное воздушное путешествие — Шпицберген — Аляска.

У нас было очень мало надежды проникнуть до самого полюса. К тому же наш радиус действия был слишком незначителен. Кроме того у меня не было ни малейшего ин-

тереса к достижению полюса, потому что я всегда считал, что Пири был первым, побывавшим там. Значение имеет лишь то большое расстояние, которое пролетаешь, и то обширное пространство, которое обследуешь.

9 апреля[1] были закончены все долгие и многочисленные подготовительные работы, и мы оставили Тромсе в 5 часов утра. У экспедиции было два судна. Моторное судно «Хоббби», которое должно было доставить оба аэроплана на Шпицберген, и военный транспорт «Фарм», предоставленные государством в наше распоряжение для нашего предприятия.

12-го числа, в 10 часов вечера, при небольшом проблеске увидели землю. Это был Квэд Хук в Кингсбее. В 2 часа ночи мы подошли к кромке льда и ошвартовались у нее.

Уже на следующий день работа по выгрузке аппаратов на берег пошла полным ходом. К счастью, лед здесь был так крепок, что можно было выгружать аэропланы прямо на него. Это было очень большим подспорьем, облегчавшим работу в высокой степени. Со льда их общими усилиями вытаскивали на берег по естественному скату и оставляли как раз у мастерских станции.

После того как машины были готовы к отлету, мы увидели совершенно ясно, что указанный фабрикой максимальный вес — 2 600 килограммов на аппарат — будет значительно превышен. Мы убедились, что нам для полета надо поднять минимум 3 тысячи кило, а может быть и больше. Оба летчика, Рисер-Ларсен и Дитриксон, думали, что та-

---

[1] 1925 г. — Примечание составителей.

кой груз можно будет поднять со льда. Директор же Шульте-Фролинде очень сомневался в этом. Но у обоих летчиков был большой опыт в подъемах со льда, и я питал к ним полнейшее доверие. Но все были согласны в том, что поднять такую тяжесть с воды совершенно невозможно. 8-го вечером пришел обратно «Хобби». Он сообщил, что состояние льда очень плохое, что дует сильный ветер и температура держится около — 23° С. Мы решили тогда переждать немного до лучшей погоды и более приличной температуры.

9-го «N-25» впервые оставил свою колыбель на Шпицбергене и сделал несколько пробных пробегов по льду. Все шло хорошо, и пилоты были очень довольны. Мы теперь решили воспользоваться первым же случаем, который предоставят нам метеорологи, чтобы отправиться в путь. Температура быстро и ровно поднималась в последовавшие за сим дни, и было очевидно, что весна приближается.

Когда 21 мая утром я высунул нос из окна, то сразу понял без всяких оповещений со стороны наших «погодчиков», что день настал. Была чудесная летная погода при легком береговом бризе — как раз какую желали наши летчики. Старт был назначен в 4 часа дня. Уже за завтраком мы могли заметить легкое волнение в лагере. Многие из членов экспедиции, которые в иное время еще и не появлялись, когда я сидел за своим обычным завтраком, теперь уже поели и исчезли. Не нужно было и извещать их о том, что день настал. Каждый в отдельности заканчивал свои приготовления, и можно было время от времени видеть, как отдельные чле-

ны экспедиции с полными руками различных вещей частного характера направлялись к машинам, исчезали в них и потом появлялись снова с пустыми руками. Каждая из таких прогулок увеличивала перегрузку, и когда, наконец, была взята последняя булавка, то у нас оказался груз в 3 100 кило или приблизительно на 500 кило больше, чем допускала максимальная подъемная способность аэроплана.

В 3 часа дня мы все собрались у машин. Я уже и прежде замечал, что вполне готовым никогда не будешь. Шульте-Фролинде ходит кругом и все осматривает. Грин, механик «Роллс-Ройса», прислушивается к шуму то одного, то другого мотора. В четыре часа пускаются в ход все четыре мотора для разогревания. Для всех нас это знак, что теперь час уже близок. Оба солнечных компаса, которые были поставлены на 4 часа, пускаются в ход одновременно — и моторы гудят. Тем временем мы шестеро облачаемся в свои огромные тяжелые одежды для полета. После того как было покончено с надеванием на себя облачения, все члены экспедиции заняли свои места. В кабинках наблюдателей были наши места — Элсворта и мое. В кабинках пилотов — Рисер-Ларсена и Дитриксона, а в помещении моторов — обоих механиков, Фойхта и Омдаля.

Теперь уже 5 часов 10 минут. Моторы совершенно разогреты, и Грин одобрительно кивает головой. Его улыбка выражает полнейшее удовлетворение. Последнее рукопожатие с директором Кнудсеном и затем — в путь. Мотор работает с бешеной скоростью, и «N-25» дрожит и трясется. План таков, что наша

машина первая возьмет старт. Сперва мы попробуем, нельзя ли начать полет вдоль фиорда к выходу из него, по ветру, чтобы избежать поворота на небольшой высоте в глубине фиорда. Если это не выйдет, то курс берется прямо против ветра, прямо на Кингсбейский ледник. Точно так же было решено, что аппараты будут держаться вместе в течение всего полета. Что сделает один, то сделает вслед за ним и другой. Последний толчок, и «N-25» сдвинулся и медленно соскользнул по скату на лед фиорда. Путешествие началось.

У мыса Митра мы уже на высоте приблизительно 400 метров, и все под нами кажется довольно мизерным. То и дело я поворачивался и высматривал другую машину, но не мог ее заметить. Тогда наш аппарат кренится и делает полный поворот, чтобы снова направиться вдоль фиорда в поисках «N-24». Никогда нельзя быть ни в чем уверенным! Может, что-нибудь случилось с машиной во время попытки подняться на воздух. Быть может, лед совсем проломился или груз был слишком велик для аэроплана. Вдруг что-то засверкало в лучах солнца, что-то засияло, как золото. Это солнце играет на крыльях «N-24». Вот он летит к нам навстречу с бешеной скоростью; повидимому, все на нем в порядке. Знай я тогда, что я теперь знаю, я на мгновение затаил бы дыхание и снял шапку перед человеком, сидевшим у руля. Опять машина поворачивается, нос ее направляется к северу, и обе огромные птицы начинают вместе свой полет к неведомому.

Мы быстро летели вдоль северо-западного берега Шпицбергена, где море под нами было

совершенно свободно ото льда. Вот Магдалена-бей, вот Саузс-Гэт с Мосским островом, и вот приближается Датский остров. Я знал их все со времени моей экскурсии сюда на Йоа в 1901 году.

Через час полета мы находимся на траверзе Амстердамского острова. Но здесь нас встречает туман, густой, как каша. Сперва он шел на нас клочьями с северо-востока — сырой и холодный. Затем гуще и гуще.

Мы взяли пеленг от вершины Амстердамского острова и направились к северу в царство тумана. По правде сказать, этот туман озадачил меня немало. Мы никак не ожидали его так рано встретить и во всяком случае не на таком большом пространстве. Он был не местного происхождения. Поле колоссальных размеров лежало перед нами. Целых два часа мы летели над ним на расстоянии добрых 200 километров. Время от времени мы пролетали над крохотным просветом в нем, — ни разу он не был настолько велик, чтобы мне удалось применить измеритель дрейфа и измеритель скорости.

Только спустя два часа после того, как я взял пеленг от Амстердамского острова, мне удалось проконтролировать скорость и дрейф. Что произошло за эти два часа? Да, это было довольно-таки трудно сказать!

В 1 час 15 минут утра в ночь на 22-е мы долетели до первого свободного ото льда пространства, сколько-нибудь значительного по размерам. Это была не полынья, а целое озеро с узкими рукавами, расходившимися по различным направлениям. Оно давало нам первую возможность спуска. По циркулю мы должны были быть, по крайней мере, на

88° северной широты, но что́ касается долготы, то тут мы были в полном недоумении. Что мы уклонились к западу, это было несомненно, но на сколько? Так как Фойхт в то же время сообщил, что половина всего запаса бензина уже использована, то мы нашли, что нужно попробовать спускаться. Поэтому мы решили спускаться, сделать необходимые наблюдения для определения своего местонахождения, а потом действовать сообразно с обстоятельствами. Теперь возник вопрос, куда нам спускаться? Разумеется, спуск на воду был самым безопасным, поскольку дело касалось самого спуска, но тут опять являлось возражение, что лед может закрыться и раздавить нас раньше, чем мы успеем снова подняться на воздух. Поэтому мы все были согласны с тем, что, поскольку встретится возможность, мы будем садиться на лед. Для того чтобы обследовать местность как можно тщательнее, мы начали спускаться большими спиралями. Во время этого маневра в заднем моторе начались сильные перебои, и это изменило все положение. Вместо того чтобы выбирать, мы должны были брать то, что подвертывалось. Машина была еще слишком тяжела, чтобы держаться в воздухе с одним мотором. Необходимо было спускаться без промедления.

При той небольшой высоте, на которой мы теперь держались, мы не могли долететь до главного озера, а должны были удовольствоваться ближайшим рукавом. Он был не особенно привлекателен — переполнен «салом» и мелкими льдинами. Но, как было сказано, у нас не оставалось иного выбора. При таких-то обстоятельствах и нужен хладнокровный,

спокойный пилот, не теряющий рассудка и способный сразу составить себе ясное представление об обстановке и без волнения действовать сообразно с нею. Малейшее колебание, и игра была бы проиграна! Рукав по своей ширине как раз подходил для машины, так что опасность крылась не в этом. Каждый увалень мог бы в случае необходимости пробраться сквозь него. Нет, опасность заключалась в высоких торосах, стоявших по обеим сторонам. Нужно было быть мастером своего дела, чтобы провести аппарат благополучно между торосами и спасти несущие поверхности. Мы спустились так, что лед затрещал и захлюпал, и затем началась погоня за разрешением, вероятно, труднейшей задачи, представлявшейся когда-либо авиатору. Для нас было счастьем, что мы опустились среди «сала», потому что оно несколько замедлило нашу скорость, но, с другой стороны, это ослабило маневренную способность аэроплана. Мы проносимся мимо тороса на правом берегу. Машина кренится и уклоняется влево, так что несущая поверхность почти касается тороса, проносится над ним и вздымает высоко кверху лежащий на нем снег. Берегись! Мы несемся на другой торос с левой стороны; он выглядит еще более внушительным и грозным. Убережемся ли мы от него? Напряжение велико для того, кто является только зрителем. На пилота, повидимому, это не производит ни малейшего действия. Он совершенно спокоен — непоколебим. Если я скажу, что мы миновали торос номер два всего лишь на миллиметр, — в этом не будет никакого преувеличения. Каждое мгновение я ждал, что левое крыло

разлетится вдребезги. Скорость нашего бега теперь быстро убывала в толстом слое мелкого льда, и мы остановились в глубине рукава, почти уткнувшись носом аппарата в торос, не дойдя опять на миллиметр! Чуть быстрее, и мы разворотили бы себе нос!

Пока что все хорошо. Мы еще живы. Но что же, собственно говоря, представляло собою это место? Рукав заканчивался небольшим расширением, окруженным высокими торосами, и мы стояли в этом расширении хвостом к выходу, а носом к одному из торосов. Мы выскочили на лед и осмотрелись. Что нужно делать? Только одно. Попробовать выйти отсюда как можно скорее. Если лед сомкнется, то мы приговорены к смерти через несколько минут. Прежде всего надо было повернуть сейчас же машину на 180°. Смею сказать, что мы вложили в работу все свои силы и попробовали различные методы, но все напрасно. «Сало» и мелкий лед присасывались крепко к аэроплану, и он лежал, как в рыбьем клею. Если нам удавалось повернуть аппарат, хотя бы на несколько дюймов, то весь лед следовал за ним. Если же мы отпускали аэроплан, то он снова принимал свое прежнее положение, а за ним и льдины. Ах, как мы работали и боролись! Но нам пришлось по истечении нескольких часов бросить этот план и взяться за другой. Однако еще раньше этого мы должны были определить, где мы находимся. Наблюдения дали 87° 43′ северной широты и 10° 20′ западной долготы от Гриничского меридиана. Наше предположение о западном дрейфе оказалось правильным...

РУАЛ АМУНДСЕН

БЭРД

Летом 1926 года летчик Ричард Эвелин Бэрд, знаменитый впоследствии исследователь Антарктики, достиг Северного полюса на самолете типа «Фоккер». Бэрд и его спутник Беннет стартовали 9 мая из Кингсбея (на Шпицбергене), куда самолет был доставлен из Америки на борту парохода «Шантье». Бэрд пробыл в воздухе 14 часов 40 минут, несмотря на неполадки в одном из моторов (течь маслопровода), благополучно достиг полюса и вернулся обратно в Кингсбей.

Вот что рассказывает о полете Бэрда Руал Амундсен, находившийся в то время на Шпицбергене.

21 апреля в 5 часов дня мы пришли в Кингсбей. Немного льда вдоль пристани Угольной компании — вот и весь лед, который нас там встретил. Его мигом взорвали, и на другой день в 3 часа утра мы уже ошвартовались у пристани.

Наши мысли тотчас же обратились к командору Бэрду, с которым мы беседовали в Нью-Йорке за несколько недель до этого. Он зашел к нам в отель и рассказал о своем плане полета к Северному полюсу. Мы поделились с ним собственным своим опытом относительно состояния льда в Кингсбее и высказали свое искреннее мнение о том, что лед в Кингсбее послужит для него наилучшим

местом для старта. А тут вся бухта свободна от льда. Что подумает о нас Бэрд! Не решит ли он, что мы собрались ввести его в заблуждение? Хотя наша совесть и была совершенно чиста, мы однако каждый день толковали об этом и надеялись, что все же в фиорде образуется лед, с которого Бэрд сможет стартовать, как мы и говорили ему.

29 апреля прибыл американский пароход «Шантье», привезший экспедицию Бэрда. Теперь многие газеты изображают все так, как будто эта встреча была для нас совершенно неожиданной, а Бэрд летал на полюс только для того, чтобы быть там первым, но для этого нет ровно никаких оснований. Мы знали его планы во всех подробностях и не только симпатизировали ему, но и предложили все то содействие, которое могли бы ему оказать. Решаемся утверждать, что наше совместное пребывание на Свальбарде было отмечено полнейшим взаимным доброжелательством — чувство это позднее вылилось в истинную дружбу.

Вначале Бэрду пришлось очень туго. Когда подошел «Шантье», «Хеймдаль» занимал единственную небольшую пристань и пополнял свои запасы угля и воды. Ведь нужно было быть готовым к тому времени, когда «Норвегия» вылетит из Ленинграда, чтобы в том случае, если с нею что-нибудь произойдет, выйти в море для оказания помощи. Кроме того случилось что-то неладное с котлами, вследствие чего капитану «Хеймдаля» пришлось отказать Бэрду, когда тот попросил его отойти от пристани и дать место «Шантье». Это было очень неприятно, тем более, что с первого взгляда отказ можно было

истолковать как акт недружелюбия. Но бравые американцы этого так не истолковали.

«Шантье» подошел к «Хеймдалю» и пришвартовался к его борту. Командор Бэрд сейчас же приехал к нам с визитом в наш дом в Новом Олесунде.

...Спустя день пришел «Хобби», наш старый друг со времени прошлогоднего плавания. Он должен был помогать экспедиции Бэрда.

1 мая на диво спевшийся экипаж выполнил такую работу, о которой мы, бывшие там и видевшие все своими собственными глазами, будем всегда вспоминать с уважением и изумлением. Так как работа «Хеймдаля» у пристани затянулась дольше, чем предполагалось, то Бэрд решил выгрузить свой аэроплан на берег через дрейфующий лед, который к тому времени нагнало течением, так что он со всех сторон окружал «Шантье». Задача была чрезвычайно смелая, но ее выполнили с такой ловкостью и с таким расчетом, что мы все пришли в изумление. Четыре спасательных шлюпки были снайтовлены вместе, и на них опущен огромный аэроплан «Фоккер». Невольно зрители затаили дыхание. Этот плот был подведен к берегу против течения в дрейфующем льду.

Рассказывать об этом очень легко, но нужно помнить, что каждый дюйм грозил страшной опасностью всему транспорту. Все было поставлено на карту — и она выиграла! При громких криках «ура» плот достиг берега, и через поразительно короткое время «Жозефина Форд» — название аэроплана — уже стояла на берегу. Повидимому, ничто не могло остановить этих бравых моряков.

Теперь работа закипела и шла без отдыха днем и ночью. Дело в том, что Бэрд не мог подняться со льда, как это сделали мы в прошлом году, и ему нужно было подыскать себе площадку для разбега на земле. После тщательных поисков и изучения местности, Бэрд остановился на участке, лежавшем как раз над нашим ангаром и немного правее его. Подъем здесь был незначителен и местность довольно ровная для обыкновенного глаза. Но тем, кто собирался отсюда подниматься, предстояло еще очень много поработать. Днем и ночью убирался там снег, лежавший сугробами, и местность выравнивалась. Интересно было следить за этой работой. Невольно напрашивалось сравнение с трудолюбивыми муравьями.

...3 мая был произведен первый пробный полет, но, к несчастью, летчики сломали одну лыжу. То же самое произошло и в другой раз, так что начинали уже высказывать сомнение, удастся ли вообще подняться в воздух. Но здесь, как и повсюду, победили находчивость и выдержка, и в конце концов летчики могли с удовлетворением убедиться, что у них имеются надежные лыжи. Площадка тоже с каждым днем приводилась все в лучший и лучший вид и под конец стала походить на каток для состязаний на коньках.

Американцы работали не покладая рук. Было проделано несколько пробных полетов, и 8 мая вечером все было готово. В очень многом мы с Бэрдом чрезвычайно сходимся. Так, например, мы ненавидим всякие прощальные сцены. Теплое, искреннее «до свиданья» — это совсем иное дело! Но еще и по

другой причине мы старались держаться в стороне при последних приготовлениях Бэрда. Мы боялись, что наше присутствие будет истолковано как проявление навязчивого любопытства. Поэтому, если мы в те дни не вертелись постоянно вокруг Бэрда, то объясняется это просто тем, что нам не хотелось казаться навязчивыми.

В 1 час 50 минут утра, когда я спал здоровым, крепким сном, меня разбудил бешеный шум мотора под самыми нашими окнами. Одним прыжком мы соскочили со своих кроватей и едва успели мельком увидеть «Жозефину Форд», взмывавшую в воздух на пути к полюсу.

Утро было ослепительное, словно нарочно созданное для такого предприятия. Было удивительно тихо, и воздух поразительно ясен.

...Единственным своим спутником Бэрд выбрал Беннета, и, судя по тому, что мы о нем слышали, мы знали, что управление аэропланом находится в наилучших руках. Кораблевождением же, этой ответственной и важной работой, Бэрд занимался сам. Но ведь достаточно самого ничтожного пустяка, чтобы подобный полет закончился неудачей. И этого никто не знал лучше нас, принимавших участие в прошлогоднем полете до 88° северной широты. Попробуем проанализировать себя самих и постараемся быть совершенно искренними.

Личная наша уверенность в Бэрде и его спутнике, которую мы питали к ним, как к отличным летчикам, была конечно наиболее положительным моментом. Но... и это серьезное «но». Часто мы ловили себя на словах:

«А что будет, если они не вернутся?» Ответ на этот вопрос, разумеется, был только один. «Мы должны будем отправиться на их розыски на «Норвегии!» И тут же являлась боязнь за то, что нам придется отложить свой собственный великий полет. Поэтому у нас было двойное основание для пожелания им благополучного возвращения.

В 5 часов дня, едва мы все сели за стол обедать, вдруг вбежал один из запоздавших итальянских рабочих и, жестикулируя, заорал:

— Я слышу шум мотора!

В одно мгновение все мы вскочили на ноги, и наша столовая опустела с невероятной быстротой. Совершенно верно! В шуме мотора нельзя было ошибиться, и вскоре мы увидели «Фоккер», словно маленькую черную точку, высоко над горами со стороны севера. Это было поразительное зрелище! Но нам нельзя было терять времени. Надо было как можно скорее бежать на место спуска, чтобы оказать летчикам заслуженный ими прием. Путь был довольно-таки далекий, и бежать по глубокому снегу совсем не легко. Но, по правде сказать, мы неслись на крыльях воодушевления и через короткое время оказались на площадке для старта, по которой и побежали к тому месту, где аэроплан должен был остановиться.

Тем временем, летчики стали снижаться и держались теперь над площадкой, чтобы спуститься на землю. Но спуститься было не так-то легко, потому что на площадке толпились ликующие люди, сбежавшиеся сюда со всех ног навстречу храбрецам. Хотя летчики несколько раз махали с аэроплана, чтобы

очистить площадку от людей, однако это не удавалось, и им пришлось сделать еще круг, раньше чем можно было опуститься.

Спуск произошел так плавно и был так хорошо рассчитан, что машина остановилась как раз на том самом месте, которое она покинула утром.

Немногим удалось подбежать к аэроплану, но мы успели подхватить на руки и вытащить из машины обоих изумительных храбрецов и прокричать им громко «ура». И тут произошла изумительная вещь. Мы схватили в свои объятия обоих летчиков и расцеловали их в обе щеки. Мы были глубоко взволнованы и дали волю обуревавшим нас чувствам. Из всех комплиментов, которые оба летчика услышали в последовавшее затем время, едва ли на их долю выпал лучший, чем полученный ими от нас в это мгновение. Никто из нас не спросил:

— Были ли вы на полюсе?

Это само собой подразумевалось, судя по тому времени, которое они провели в пути. Мы совершенно точно знали, чего обоим летчикам хотелось больше всего другого,— это отправиться на борт своего судна и лечь спать! Шестнадцать часов нервного напряжения достаточно для того, чтобы свалить с ног самого сильного человека. Поэтому мы не стали их расспрашивать, а взяли под руки и повели к берегу моря...

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ НАД ЛЕДОВИТЫМ ОКЕАНОМ

Спустя несколько дней после возвращения Бэрда с Северного полюса, из Кингсбея стартовал дирижабль «Норвегия» экспедиции Амундсена — Элсворта — Нобиле. Целью экспедиции был перелет со Шпицбергена на Аляску. «Норвегия» вылетела 11 мая в 8 часов 50 минут по Гриничу и опустилась в Теллере на Аляске 14 мая в 8 часов утра.

Вот что рассказывает сам Амундсен об этом замечательном перелете.

10 мая мы получили сообщение о том, что все готово для отлета. Тогда было решено, что, поскольку погода позволяет, мы отправимся в путь на следующее утро как можно раньше, чтобы использовать в наиболее широких размерах благоприятное для нас самое холодное время дня. Между тем, к ночи поднялся местный ветер и помешал нам отправиться в путь в тот ранний час, который был намечен. Только поздно утром ветер стих и был дан сигнал к подготовке.

В 9 часов 55 минут утра раздается команда: «Пускай!», и «Норвегия» легко и, повидимому, без всякого напряжения, с изяществом и грацией взвилась прямо вверх, в свежий, на редкость прозрачный воздух. Было приблизительно 4,5° С. и почти совершенно тихо.

Наши друзья, стоявшие внизу, становились все меньше и меньше, и наконец их уже нельзя было больше различить. Теперь всякое сообщение с твердой почвой было прервано, и мы стали маленьким самостоятельным мирком, легко и свободно паривши в огромном пространстве. Вскоре мы обнаружили, что не совсем одиноки, потому что внезапно мимо нас пронесся аэроплан Бэрда. Было очень приятно это увидеть. Значит, в этом мире существуют еще и другие люди! «Фоккер» провожал нас около часу времени, потом повернул обратно.

Гондола была очень маленькая. Для экономии веса, первоначально сконструированную гондолу обкарнали и сделали это так основательно, что теперь было чрезвычайно трудно найти место для десяти человек, которые в ней должны были передвигаться. Если заграничная печать пыталась преподносить своим читателям сенсационные сообщения о полете «Норвегии» и упоминала о том, что на корабле царили споры и ссоры или даже что положение больше всего напоминало состояние двух вооруженных лагерей, то можно на это только заметить, что в гондоле было так мало места, что не на чем было ссориться. Ведь нужно же иметь достаточно простора, чтобы жестикулировать в ярости, а свободного-то места как раз у нас и не было. Наш полет возможно было совершить только при величайшем дружелюбии, и мы заверяем вралей из заграничной сенсационной прессы, что более спокойного и мирного места, чем «Норвегия» во время полета, никогда еще не существовало.

...Давайте бросим взгляд во внутренность

гондолы и посмотрим, какое там развивалось положение за все это время. В самой передней части гондолы устроился на термосе с бульоном Хорген. Он занят управлением «Норвегией» с точки зрения надлежащего направления и получает свое жалованье не даром. Даже и на одну секунду не смеет он оставить штурвал. Итак, Хорген совершенно безвреден.

Следующий, на кого упадет наш взгляд, это Вистинг у руля высоты. Он относится к тому же самому разряду, что и Хорген, и потому, вполне естественно, совершенно поглощен мирными заботами.

Амундсен сидит на одном из двух алюминиевых баков с водой, установленных в кабине капитана. Он чаще всего бывает углублен в мирное занятие, заключающееся в смотрении в окно и в изучении постоянно изменяющегося состояния льда. Взор его часто устремлен куда-то вдаль и мечтателен: «Интересно, что-то я сейчас увижу?» Все неведомо вокруг нас, и самое поразительное может случиться каждое мгновение. «Земля впереди!» — подумать только! Каким образом Амундсен мог притти в воинственное настроение, очень трудно себе представить.

Нобиле — четвертый человек в кабине капитана. С улыбкой и спокойно ходит он кругом. Собственно говоря, он кружится на одном месте, так как в кабине нет свободного пространства. Таким образом в этой части корабля мир никем не нарушается.

В штурманской каюте царит неописуемая деловитость и спешка. Помощник начальника экспедиции делает астрономические наблюдения, наблюдения над дрейфом и над

скоростью, а также постоянно наносит на карту наше местонахождение. Все это происходит непрерывно одно за другим, так что не остается времени даже для сна, приема пищи или питья — не говоря уже о ссорах.

Элсворт тихо и спокойно держится где-нибудь поблизости, всегда готовый произвести отсчет по хронометру всякий раз, как Рисер-Ларсен берет высоту.

Мальмгрен с большими затруднениями передвигается по кругу между различными метеорологическими инструментами. Здесь же можно встретить и Элсворта. Не легко справляться без посторонней помощи.

Рамм без отдыха пишет и посылает бесконечные телеграммы; кто его знает, о чем он пишет, наверное, не о войне!

Капитан Готтвальд и Сторм-Йонсен заняты в своей маленькой радиокаютке. Быть может, они таскают там друг друга за волосы? Если это так, то, должно быть, они возятся бесшумно, потому что мы ничего не слышим.

Моторы гудят и работают полным ходом, поэтому мало вероятно, что механики в одно и то же время и дерутся и делают свое дело. Нет, господа сочинители! Ваше «вооруженное состояние» — ерунда, и ваши россказни — вранье от начала до конца!

Чувство уверенности — вот что бросалось в глаза на борту «Норвегии». Очень может быть, что оно развилось так сильно от сравнения с прошлогодним полетом. Случись теперь что-нибудь с моторами, их можно было просто застопорить и чинить, пока корабль спокойно парил бы в воздухе. Иначе было в прошлом году. Порча мотора была тогда

равнозначаща спуску, а спуск в этой местности в девяти случаях из десяти означал катастрофу. Состояние льда в 1926 году, повидимому, в точности соответствовало его состоянию в 1925 году. Мы не видали ни одного годного для спуска места в течение всего нашего долгого пути от Свальбарда до Аляски. Ни одного единого! Но требуется опытность для подобного заключения. Я помню, что много раз тот или другой из наших товарищей на борту «Норвегии» восклицал с воодушевлением:

«Смотрите, какое замечательное место посадки!»

Четверо из нас, видавших такие «замечательные места для посадки» и живших среди них, только взглядывали с улыбкой друг на друга. И эта улыбка лучше всяких слов выражала наше мнение. Несмотря на блестящий полет Бэрда, наш совет таков: не летайте в глубь этих ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденного спуска.

Полет на север развивался блестяще.

Если бы взгляд в окно не убеждал тебя в том, что ты в воздухе, то этого нельзя было бы заметить.

Лед в этом году спускался значительно дальше на юг, чем в прошлом году. Он доходил, так сказать, почти до широты острова Амстердам. Но если в прошлом году мы видели разломанный лед вплоть до 82° северной широты, то в этом году на той же широте мы летали уже над сплошным полярным льдом. Но торосы были такие же самые — совершенно такие же!

Только при такой обстановке впервые начинаешь ясно понимать, в какое изумительное время мы живем. Правда, до сих пор кажется невероятным, когда, например, ты сидишь в курительном салоне на одном из больших трансатлантических пароходов и наслаждаешься чашкой кофе в кругу добрых друзей, и вдруг тебе суют в руки клочок бумаги с приветом от милых сердцу, живущих за много сотен миль! До сих пор еще многие из нас, не утратившие непосредственности своих переживаний, не могут не воскликнуть при этом: «А все-таки изумительная это штука, беспроволочный телеграф!» Мы, пожилые люди, которым был знаком только кабель, никогда не сможем совсем отделаться от такого чувства. Но полное и цельное впечатление я получил впервые, когда мною под 81° 30′ северной широты получена была телеграмма от моего друга из Австралии с пожеланиями счастливого пути. В 7 часов вечера я стоял с микрофоном на голове и ждал сигнала времени с радиостанции в Ставангере. Слышно было так, словно я стоял у себя в комнате, прислушиваясь к тиканью часов. Впечатление было поразительное! Вот мы летим на север, все время на север, углубляясь в великую бесконечную пустыню, и в то же время слышим, как вы, сидя у себя дома, шлете нам весть и всяческими способами стараетесь помочь нам на нашем пути. Только тут можно постичь, в какое изумительное время мы живем!

Совсем не легко описать те чувства, с какими мы теперь плавно и уверенно миновали самую высшую из достигнутых нами в прошлом году широт — 87° 43′. Не знаю, кажется,

мы стиснули кулаки и погрозили ими. Может быть, мы показали льдам нос со словами: «На этот раз номер не прошел, мой милый друг!» Вероятнее всего мы сняли шапки перед достойным противником. Во всяком случае, мы глядели сверху вниз на загроможденное льдом пространство, испытывая бесконечное облегчение при мысли, что мы теперь над ним, а не на нем.

По мере того как мы приближались к полюсу, штурманская работа становилась все более и более интенсивной. Ведь нужно было стараться определить этот пункт с величайшей точностью.

— Готовь флаги!

Рисер-Ларсен опустился на одно колено и секстантом ловит солнце через открытое окно.

— Ну, вот мы и на полюсе!

Со свистом полетел вниз прекрасный, сшитый вдвойне, норвежский шелковый флаг. Поперечная рейка была приделана к длинному алюминиевому древку,—совсем как бывает на знаменах,—и поэтому флаг при падении получил совершенно верное направление. Флаг упал безукоризненно, впился в лед, и под дуновением легкого ветерка норвежские цвета развернулись над полюсом. В то же мгновение Амундсен обернулся и крепко сжал руку Вистинга. Не было произнесено ни одного слова, слова были излишни. Две те же самые руки водрузили норвежский флаг на Южном полюсе 14 декабря 1911 года.

Затем настал черед «звезд и полос».

С изумительным, совершенно неописуемым чувством выполнил Элсворт свое дело. Когда еще придется человеку водрузить на полюсе флаг своей родины в день своего рождения?

Пожалуй, придется подождать не один год!

В заключение Нобиле сбросил вниз итальянский флаг.

И вот все три флага стояли на расстоянии нескольких метров друг от друга, настолько близко к географическому Северному полюсу, насколько это может быть определено человеком, пользующимся обыкновенными инструментами.

...Часы показывали тогда 1 час 25 минут по гриничскому времени 12 мая 1926 года.

Элсворт получил здесь две поздравительных телеграммы от родных и друзей.

Лед был сильно изломан на полюсе, и было видно множество мелких льдин. Он резко отличался от остального льда, над которым мы пролетели. Нам особенно повезло с погодой, потому что непосредственно перед тем, как мы достигли полюса, мы попали в туман. Но затем он рассеялся и дал нашему штурману возможность произвести свои наблюдения. Сильно изломанный лед продолжал встречаться, за исключением некоторых участков, где он был более сплоченным, и за полюсом до 86° северной широты. Здесь он приобрел совершенно тот же характер, что и лед между Свальбардом и полюсом, а на Ледяном полюсе не было видно ни единой капли открытой воды. Ледяной полюс, или, как его до сего времени называли, полюс Недосягаемости, есть центр этой огромной покрытой льдом области и, как таковой, является конечно наитруднейшим местом, до которого можно добраться.

Признаков животной жизни мы видели чрезвычайно мало. Севернее Свальбарда мы видели очень много медвежьих следов и да-

же двух медведей. Они так перепугались, увидев и услышав нас, что кинулись головой вниз в ближайшую полынью. Затем только на Ледяном полюсе мы снова увидели медвежьи следы. Птиц не наблюдалось. Тюленей и моржей тоже. Таким образом наши прошлогодние наблюдения только подтвердились.

В 8 часов 30 минут утра мы вошли в полосу густого тумана, и он держался с небольшими просветами до 6 часов вечера. Таким образом мы пролетели над огромным морем тумана, который в иных местах достигал невероятной толщины. Вполне очевидно, что туман в высокой степени помешал нашим наблюдениям. Очень возможно поэтому, что мы могли пролететь над островами небольшой высоты. Что на том пути, по которому мы летели, существует, — даже если она и совершенно плоская, — земля сколько-нибудь значительного размера, об этом не может быть и речи, так как мы непрерывно наблюдали за льдом под собою.

Величайшую из опасностей на своем пути мы встретили именно здесь. Влажный туман отлагался в виде льда на различных наружных металлических частях. Этот лед время от времени отваливался, струею воздуха пропеллеров отбрасывался к внешней оболочке корпуса корабля, нанося ей сильные повреждения, в силу чего ее постоянно приходилось чинить.

В 6 часов 45 минут утра (по гриничскому времени) 13 мая мы увидели землю с левой крамболы. Это была великая минута. Перелет был совершен, и цель достигнута!

Трудно опознать местность в этих областях, а в особенности с воздуха. Плоская мест-

ность всегда кажется одинаковой — куда ни глянь, везде какие-то кучи мелкого камня. Где бы мы ни оказались на побережье Аляски, нужно было изменять курс к западу вдоль берега, чтобы выйти в Берингов пролив. Все же мы предположили по последним наблюдениям, что встреченный берег был в нескольких милях к западу от мыса Барроу. Но его не было видно. Что наше предположение было правильно, это обнаружилось несколько позднее, когда мы пролетели над Уэнрайтом — местопребыванием Амундсена и Омдаля с 1922 по 1923 год.

С этого мгновения наше путешествие — уже после того, как собственно перелет был закончен, — стало изобиловать массой всяких приключений. С севера поднялся сильный ветер, и мы совершенно сбились с курса, летя частью поверх тумана, частью в тумане. Около 6 часов вечера (по гриничскому времени) 13 мая мы были, вероятно, недалеко от мыса Сердце-Камень на сибирском берегу, если судить по произведенному наблюдению. Тогда мы изменили курс и стали держаться прямо на восток, чтобы снова выйти к побережью Аляски. В 11 часов вечера мы, наконец, снова достигли берега...

Р. А. САМОЙЛОВИЧ

ВО ЛЬДАХ АРКТИКИ

15 апреля 1928 года директор Итальянского авиационного общества Умберто Нобиле вылетел из Милана на дирижабле «Италия». Прибыв 6 мая в полдень в Кингсбей (Шпицберген), Нобиле стал готовиться к полету на Северный полюс. Первый полет состоялся 11 мая. Долетев до Северной Земли за 7 часов, дирижабль возвратился из-за сильного встречного ветра. 18 мая «Италия» вторично долетела до Северной Земли, но и на этот раз сильный туман заставил возвратиться. 23 мая в 4 часа 30 минут утра начался третий полет. Нобиле решил лететь прямо на полюс. В пути «Италия» попала в сильнейшую бурю, и ее стало относить в сторону Норвегии. Около полуночи дирижабль был уже поблизости от полюса и стал описывать в воздухе круги, снизившись до высоты 150 метров. Внизу расстилалась однообразная равнина полярного льда. Нобиле был занят приготовлением к спуску на лед итальянского флага и... креста, данного Нобиле самим папой. Оба предмета были спущены на канате. О высадке на лед не могло быть и речи, ибо ветер не позволял спуститься дирижаблю.

24 мая в 2 часа 30 минут утра Нобиле приказал лететь на Шпицберген. Дирижабль относило к востоку, и, несмотря на работу всех трех моторов, которые должны были развить скорость в 100 километров в час, «Италия» двигалась вперед со скоростью лишь 20-40 километров.

Около 10 часов утра 25 мая дирижабль начал снижаться. Нобиле остановил моторы.. Удар!.. Задняя гондола ударилась о лед, смялась, но осталась висеть на тросах. Через мгновение о льды ударилась капитанская гондола, и вместе с нею на

льду очутились девять человек во главе с Нобиле. Облегченный дирижабль взметнулся в воздух. В этот момент из гондолы выпал борт-механик Винцето Помелла. Он был мертв...

Вскоре туман скрыл из глаз выброшенных на лед людей силуэт «Италии». На дирижабле остались шесть человек, судьба которых остается до сих пор неизвестной: такелажник Алессандрини, машинисты Ардуино, Чиокка и Каратти, профессор Понтремоли и журналист Уго Лаго.

На спасение группы Нобиле 16 июня 1928 г. из Ленинграда вышел советский ледокол «Красин». Поход «Красина» и спасение экипажа «Италии» показали всему миру, на что способны советские моряки и летчики.

Имея на борту 13 человек команды, 4 ученых и 2 журналистов, «Италия» 15 апреля стартовала из Милана и прибыла в Стольп после очень тяжелого и рискованного перелета вследствие свирепствовавшей непогоды.

Здесь дирижабль был подвергнут ремонту и оставался до 3 мая, когда все работы были закончены. Уже в 8 часов 30 минут утра 4 мая «Италия» была в г. Вадзе, где дирижабль был прикреплен к мачте. Сила ветра доходила до 4 м/сек., и дирижабль, во избежание аварии, должен был оторваться от мачты и итти в океан. Перед стартом Нобиле предлагал желавшим остаться на суше и не принимать участия в дальнейшем перелете. Однако никто на это не согласился, «Италия» стартовала 4 мая в 21 час, а 5 мая, перелетев в 4 часа Медвежий остров, в 15 часов того же дня была уже в Кингсбее. Только через 4 часа после прилета дирижабль был, наконец, благополучно введен в ангар.

Первый полет из Кингсбея был предпринят 11 мая. Старт совершился в 7 часов

45 минут, но уже в 15 часов дирижабль прилетел обратно. Крепкий туман и сильный ветер препятствовали полету. Попытки лететь на восток и на запад, уклоняясь от северного курса, были безрезультатны, и Нобиле, по совету Мальмгрена, повернул обратно в Кингсбей.

Второй полет состоялся с 15 по 18 мая и продолжался в общем 69 часов. Целью полета было достижение Северной Земли и исследование неизвестных областей.

На борту дирижабля находились профессор Понтремоли и доктор Мальмгрен.

Со Шпицбергена был взят курс к Земле Франца-Иосифа, где над Теплиц-беем, бывшей зимовкой итальянской экспедиции на «Стелла Поляре»[1], дирижабль был 16 мая в 8 часов 15 минут. Отсюда дирижабль направился к Северной Земле. Однако до самой Земли не пришлось долететь, плохая погода и туман заставили повернуть обратно. При возвращении был взят курс на мыс Желания, затем вдоль северо-западной части Новой Земли с пересечением Баренцова моря по направлению к Северо-восточной Земле. В общем было пройдено 4 тысячи километров, из которых 1 340 километров области, впервые исследованной человеком.

Вот что любезно сообщил мне У. Нобиле о географических результатах этого полета:

«Нами было обследовано 10 тысяч квадратных километров в неизученной области между Шпицбергеном и Землею Франца-Иосифа, причем мы не обнаружили Земли

---

[1] Экспедиция Каньи в 1901 г. — Примечание составителей.

Джиллеса. Затем 4 тысячи квадратных километров были исследованы в неизвестном районе восточных островов Земли Франца-Иосифа и пути экспедиции Брусилова [1] юго-восточной зоны, находящейся между 81° и 82° северной широты и 77° и 70° восточной долготы от Гринича.

В районе Северной Земли исследованы 20 тысяч квадратных километров без обнаружения земли. К этому следует прибавить 4 500 квадратных километров в зоне к северо-востоку на Новой Земле и наконец 9 тысяч квадратных километров над Северо-восточной Землей.

Доктор Мальмгрен собрал целую серию метеорологических данных и наблюдений над льдами. Профессор Понтремоли производил многочисленные наблюдения над земным магнетизмом и атмосферным электричеством».

По возвращении Нобиле и участники экспедиции стали деятельно готовиться к третьему полету, на который сам Нобиле возлагал большие надежды, предполагая спустить на

---

[1] Экспедиция Брусилова вышла в 1912 г. на судне «Св. Анна» в Северный Ледовитый океан, чтобы провести по маршруту Норденшельда охоту на тюленей, моржей и белых медведей. В Карском море, у западного побережья Ямальского полуострова, судно замерзло и начало 15 октября дрейфовать со льдами в северном направлении. Этот дрейф длился до 14 апреля 1914 г. и вынес судно на север от Земли Франца-Иосифа. На этом месте штурман Альбанов, совместно с 11 товарищами, простился с остальными членами экспедиции и ушел на санях через льды на Землю Франца-Иосифа. После его ухода Брусилов и его судно с 13 спутниками бесследно погибли. Из альбановской группы до мыса Флора добрались только сам Альбанов и один матрос, тогда как все остальные участники в пути погибли.

лед троих из своих спутников: доктора Мальмгрена, профессора Понтремоли и Мариано для океанографических работ, магнитометрических работ и астрономических определений места [1].

В программу работ входил полет из Кингсбея к северному берегу Гренландии и оттуда к Северному полюсу вдоль 25° з. д. через неисследованную местность, которая простиралась между маршрутом Пири и рейсом дирижабля «Норвегия». Возвращение предполагалось совершить между 25° и 30° долготы.

23 мая в 4 часа 40 минут дирижабль «Италия» стартовал. Через четверть часа были сброшены два бензиновых бака для облегчения дирижабля при перелете через горы. Затем курс был взят к берегам Гренландии, а оттуда к полюсу. 24 мая в 0 часов 20 минут дирижабль достиг полюса и стал спиралью спускаться, пересекая туман на высоте 150—200 метров.

Перед путешественниками открылась бесконечная ледяная пустыня.

По свидетельству профессора Бегоунека, лед был прорезан многочисленными каналами, которые казались с высоты узкими лентами. Ученые продолжали вести свои наблюдения. По приказу Нобиле на тросе был спущен

---

[1] Придавая большое научное значение этому полету, Нобиле предложил принять участие в нем всем трем участникам своей экспедиции: профессору Бегоунек, профессору Понтремоли и доктору Мальмгрену. Кроме них, в состав экспедиции вошли коменданты Мариано и Цаппи, лейтенант Вильери, борт-механики Чечиони и Помелла, такелажник Алессандрини, инженер Трояни, журналист Уго Лаго и первый машинист Ардуино, машинисты Чиокка и Каратти. Всего 16 человек.

крест и сброшен национальный флаг. Трояни открыл бутылку коньяку, которая тут же была роспита, а граммофон играл фашистский гимн.

Вследствие свежего ветра спуск на лед не состоялся.

Дальше я позволяю себе целиком привести описание катастрофы, присланное мне У. Нобиле для напечатания в этой книге. Я считаю, что следует выслушать того человека, который был не только руководителем экспедиции, но и конструктором дирижабля. Вот что пишет Нобиле.

«После полюса, который мы оставили в 2 часа утра 24 мая, нас все время сопровождал ветер и туман. Я говорю туман, хотя подчас это были низкие облака.

Ветер достигал скорости 40—50 километров в час и препятствовал нашему продвижению. Мы шли вперед медленно и со значительными отклонениями от намеченного пути, потому что корабль очень плохо слушался руля. Впрочем, нам ни разу не удалось определить наше положение по высоте солнца, потому что только вблизи полюса и короткое время мы держались над туманом. Затем, так как последний поднимался все выше и, с другой стороны, необходимо было не терять из виду земли, чтобы можно было судить о быстроте и дрейфе, мы спустились ниже тумана, и с этого момента в продолжение целых 30 часов мы летели в тумане и при ветре, ни разу не видя солнца или хотя бы краешек неба.

Когда приходится лететь в таких условиях, всегда себя чувствуешь подавленным, больше чувствуется усталость от долгих бессонных часов.

Но если оставить в стороне это чувство подавленности и усталости, которое, впрочем, внешне ничем не проявлялось, то на борту днем 24 и ночью с 24 на 25 мая царил полный порядок. Каждый занимался своим делом, позволяя себе лишь изредка несколько часов отдыха.

В начале 25 мая условия погоды не изменились в сторону улучшения. Мальмгрен высказывал даже живейшую тревогу и советовал ускорить ход, чтобы возможно скорее дойти до базы. В виду этого я включил третий мотор, который обычно всегда во время полета оставался бездеятельным, и ускорил число оборотов двух остальных. Таким образом собственная скорость дирижабля достигла и даже превысила 100 километров в час, но над землею мы двигались с быстротою не более 20 километров в час.

Само собой разумеется, что при таком напряженном ходе расход бензина увеличивался весьма чувствительным образом. Мне нужно было во что бы то ни стало определить наше положение, чтобы рассчитать, сколько бензина нам может понадобиться, чтобы долететь до Кингсбея. Запасов бензина у нас на борту было достаточно, однако не настолько, чтобы не заботиться об осторожном расходовании его.

Моим главным делом в последние часы перед катастрофой было наблюдение и за движением, причем я часто измерял скорость хода дрейфа и производил радиогониометрические вычисления. Наблюдения эти совершались мною в сотрудничестве с двумя из трех морских офицеров. Третий попеременно с Мальмгреном стоял у руля управления.

Дирижабль находился, как говорится, в легком состоянии, потому что почти не приходилось прибегать к клапанам для выпуска газа из оболочки.

От времени до времени на нас налетали снежные шквалы. Ледяная корка покрывала в общем весь дирижабль, и по временам от него отрывались куски льда, отбрасывавшиеся пропеллерами к бокам корабля. Эти ледяные снаряды шли по большей части от маленького пропеллера, обслуживавшего двигатель радиотелеграфной кабины. Вот почему я постоянно наблюдал за этим пропеллером, и, когда он не работал, я сам принимался отбивать куски льда, который образовывался на нем довольно быстро.

Наши расчеты пути указывали на близость северных берегов Шпицбергена, но мы вскоре убедились, что расчеты эти были ошибочны, потому что земля не показывалась.

Таким образом мы двигались вперед, переходя от неизвестности относительно нашего пути к тревоге, вызывавшейся расходом бензина, как вдруг произошла порча руля высоты, вследствие которой он остановился в таком положении, которое вынуждало дирижабль спускаться. Остановка эта произошла по причине образовавшегося внутри механизма льда.

Как только я заметил порчу, я остановил моторы; это было единственным способом избежать падения на землю. Приняв эти меры, я уже ни о чем больше не беспокоился, потому что был уверен, что спуск дирижабля приостановится в виду значительной легкости его.

Так и случилось: мы продолжали спус-

каться еще минуту-две, а после начали медленно подниматься.

В то же время я вызвал главного техника Чечиони, который отдыхал внутри оболочки, чтобы он исправил порчу в рулевом управлении. Пока Чечиони работал, дирижабль продолжал подниматься сквозь туман, который начал над нами светлеть, что служило признаком того, что он редеет.

Как раз в этот момент Мариано, первый бортовой офицер, предложил мне подняться над туманом на высоту солнца, что нам позволило бы определить наше положение астрономическими вычислениями, чего мы не делали с того момента, когда находились вблизи полюса. Я согласился на это предложение и позволил дирижаблю подниматься до тех пор, пока он не выйдет из тумана.

Достигнув высоты солнца, я вновь пустил в ход двигатели, и в продолжение нескольких минут полет происходил над туманом; мы же осматривали горизонт в надежде открыть очертания гор Шпицбергена, но ничего не увидели. Тогда я решил спуститься опять над туманом.

На высоте приблизительно 300 метров мы снова пошли нормальным ходом. Ветер, казалось, умерил свою силу. Я продолжал свои радиогониометрические съемки и измерения скорости хода вместе с морскими офицерами.

Мальмгрен, под контролем Цаппи, стоял у рулевого управления. Чечиони с помощью Трояни продолжал управлять рулем высоты, которого он более не покидал с того времени, когда я поручил ему исправить повреждение. В задней части кабины за столом на-

ходились Мариано и Вильери, а Бегоунек в это время производил свои научные расчеты. Биаджи находился на своем месте в радиотелеграфной кабине.

В 10 часов 25 минут я находился в передней части кабины у открытого окошка, намереваясь измерить скорость падения стеклянного шара, наполненного окрашенной анилином жидкостью.

Из времени падения я выводил нашу высоту над морем и исправлял таким образом показания альтиметров.

Вдруг Чечиони обратил мое внимание на то, что дирижабль сделался тяжелее. Я повернулся, чтобы взглянуть на инструменты. Они показывали быстрый спуск, хотя дирижабль носил груз на корме. Я почуял опасность и приказал Трояни пустить моторы полным ходом, чтобы динамической силой уравновесить отяжеление. В то же время, подозревая, что, может быть, какая-либо группа клапанов осталась открытой, я приказал такелаж-мейстеру Алессандрини взобраться на оболочку для осмотра ее.

Вскоре однако я убедился, что динамической силы было недостаточно, чтобы остановить спуск. Дирижабль продолжал быстро спускаться, несмотря на сильный толчок кверху, вызванный увеличением скорости и предельной нагрузки кормы. Мы находились уже совсем невысоко над землею. Я понял, что здесь делать больше нечего и что падение было неизбежно. Я только постарался ослабить падение. Я приказал остановить моторы, чтобы от них при падении не загорелся дирижабль, и в то же время приказал Чечиони выбросить цепь из свинцовых ша-

ров, служивших баластом; место Чечиони у руля высоты занял Цаппи.

Мы продолжали падать; лед приближался все с большей быстротой. Тут вдруг Мальмгрен, стоявший у рулевого управления, оставил его, повернувшись ко мне с таким видом, как будто хотел сказать, что делать больше нечего. Я инстинктивно занял его место, мигом схватив в свои руки оставленный руль, но уже в следующее мгновение я увидел приближение остроконечных льдин. Я спокойно ждал неизбежного столкновения. Оно произошло со страшным грохотом. Потом какой-то предмет упал мне на голову. Я был сжат, почувствовал, что что-то порвалось внутри меня, но боли не ощутил. Затем я был сбит с ног. Я подумал спокойно: «Все кончено».

Когда я открыл глаза, я увидел себя лежащим на льдине, страшно развороченной. Подле меня лежали Мальмгрен, Цаппи и Чечиони. На ногах стояли Мариано, Вильери, Бегоунек, Трояни и Биаджи. Я увидел дирижабль, который, слегка наклонившись кормою книзу, поднимался, относимый ветром к востоку. Взор мой долго оставался прикованным к большим черным буквам, выведенным на боку «Италии». Затем дирижабль скрылся в тумане. Все было потеряно. Тут я почувствовал, что ранен в голову и сломал руку и ногу. Дышать было трудно. Я думал, что мне осталось жить не более двух-трех часов. Я не жалел об этом. Я был бы даже рад этому.

Было 10 часов 30 минут 25 мая.

С момента, когда Чечиони, стоявший у руля высот, впервые возвестил тревогу, до нашего падения на льдину прошло не более

двух-трех минут. В этот промежуток времени на борту царило абсолютное спокойствие и порядок. Все, что было в человеческих силах, чтобы вначале предотвратить падение, а потом смягчить толчок, было сделано. Команда давалась и исполнялась с поистине исключительной ясностью, быстротой и хладнокровием.

Но сделать ничего нельзя было. Все произошло до того неожиданно, до того молниеносно, что я до сих пор не могу оправиться от этого впечатления.

В тяжелые дни, последовавшие за падением, я долго раздумывал над тем, какие причины могли его вызвать. Я строил много предположений. Я обсуждал и анализировал их на все лады, но ни к какому заключению притти не мог.

Ничего больше не могу прибавить и сейчас. Со времени катастрофы прошло уже 8 месяцев. Все это время я не переставал искать причин ее, но ничего положительно не придумал.

Два факта останутся непреложными. Во-первых: дирижабль был в легком состоянии и вдруг отяжелел. Во-вторых: отяжеление происходило быстро и в значительной степени.

Первая пришедшая мне мысль состояла в том, что внезапно наступившая атмосферная пертурбация вызвала отяжеление. По этому предположению дирижабль очутился в слое разреженного воздуха, что можно было бы объяснить переходом через полосу холодного воздуха, отмеченного Метеорологическим институтом в Тромсе как раз во время катастрофы.

Однако эта гипотеза не вполне меня удов-

летворяла, потому что атмосферной пертурбации такой силы по всей вероятности предшествовала бы и сопровождалась бы она сильной килевой или бортовой качкой, чего в действительности не было.

Тогда мне пришло в голову, что, может быть, при прохождении сквозь туман дирижабль покрылся льдом.

Несомненно, такая возможность была. Во время нашего троекратного полярного полета образование ледяной коры наблюдалось много раз, зачастую вызывая сильнейшую тревогу. Я наблюдал случаи отяжеления на целую тонну и даже больше.

Таким образом можно принять гипотезу об образовании значительного слоя льда. Как я уже указывал выше, ледяная кора стала образовываться как раз в часы, предшествовавшие падению. Ничего удивительного нет в том, что при прохождении сквозь туман явление это усилилось до такой степени, что повлекло за собою падение.

В настоящее время, после многомесячных размышлений по этому поводу, мне кажется, что наиболее вероятную причину отяжеления дирижабля следует искать в совокупном действии двух причин: большое скопление льда, образовавшегося по всей вероятности во время погружения холодного тела дирижабля в область более теплого влажного воздуха, и почти одновременная утечка газа на корме, вызванная или самими собою открывшимися клапанами или же разрывом оболочки.

Здесь имеется еще один вопрос, заслуживающий нескольких слов.

После падения, разглядывая оставшиеся на снегу следы, мы заметили, что в момент уда-

ра о лед ветер дул поперек кормы. Таким образом скорость падения явилась равнодействующей собственной скорости, сохранившейся после остановки моторов, и скорости ветра. Этим обстоятельством, между прочим, объясняется, почему мы ударились правым боком, что было счастливой случайностью, так как в противном случае с нами не очутилась бы радиотелеграфная станция.

Необходимо иметь в виду, что ветер на земле был гораздо слабее, чем на высоте, на которой мы летели, а именно около 4 м. в секунду. Поэтому, считая, что за минуту до падения собственная скорость дирижабля равнялась приблизительно 100 километрам в час, приходишь к выводу, что и без участия ветра падение было бы очень сильным.

Долг командора, как только он заметил внезапное отяжеление, состоял в том, чтобы устранить его, поддерживая динамически дирижабль. Это было сделано, приказания давались и исполнялись без промедлений. Но когда я увидел, что все было напрасно и что падение предотвратить нельзя было, я должен был прежде всего остановить моторы, как для того, чтобы избежать пожара при столкновении с землею, так и для смягчения самого удара. В то же время я подумал, чтобы сбросить единственный имевшийся на борту баласт.

Приказание об остановке моторов было немедленно исполнено мотористами центра и правой стороны. Но не так обстояло дело с моторной гондолой с левой стороны, куда, может быть, не достиг механически переданный акустический сигнал, вследствие чего я принужден был высунуться через левое око-

шечко, чтобы громким голосом повторять команду до тех пор, пока я не увидел, что пропеллер остановился. Это запоздание конечно тоже одна из причин того, что столкновение произошло при значительной быстроте хода.

Несколько запоздали мы также с освобождением цепи свинцовых шаров, служившей баластом. Эта цепь была привязана веревкой из пакли; Чечиони не удалось развязать ее с достаточной быстротой; кроме того в волнении своем он даже не сообразил, что гораздо проще было бы перерезать ее. Впрочем, по всей вероятности, если бы он об этом подумал, то у него нехватило бы времени, чтобы найти нож.

Так как вышеупомянутую цепь вполне отвязать не удалось, то она с момента, когда коснулась льдины, стала действовать как тормоз, почему дирижабль, ударившись вначале о лед кормовой моторной гондолой, вслед за тем очутился на земле передней частью командной гондолы.

Этим объясняется то, что после бедного Помелла, который заплатил за это жизнью, самый сильный удар пришелся на мою долю, так как я находился в передней части этой кабины.

Вот все, что можно путем размышлений заключить о катастрофе, но всякого рода компетентные и некомпетентные лица давали волю своей фантазии по поводу причин ее, причем созданы были самые невероятные гипотезы.

Чаще всего однако крушение приписывалось ярости бури. Отсюда начало одному из самых настойчивых и злобных обвинений,

будто бы, несмотря на неблагоприятные атмосферные условия, я назначил полет к полюсу только из желания прибыть туда как раз 24 мая, в годовщину вступления Италии в мировую войну.

Как ни кажется нелепым то, что я, в качестве главы экспедиции, мог подчинить решение о полете такого научного значения, как полет, предпринятый 23 мая, простой исторической годовщине, тем не менее нужно раз навсегда рассеять эту легенду.

Поистине, мне грустно признаться, что, когда мы вылетели из Кингсбея по направлению Северной Гренландии, я, будучи прекрасно осведомлен о плане и о программе предпринимаемого путешествия, совсем не подумал советоваться с календарем.

Да это и неудивительно. В этом томительном выжидании в Кингсбее, в этих нескончаемых заботах об обеспечении дирижабля то от снега, то от ветров дни проходили для меня совершенно незаметно. Мною владела одна только мысль: возможно скорее довести до конца программу экспедиции, до того, как с наступлением разгара летнего времени года, с одной стороны, чересчур сократится полезная нагрузка корабля и, с другой — возрастут риск и трудности полета как в связи с наступлением периода туманов, так и в связи с таянием льдин, в случае если бы нам пришлось после вынужденной посадки искать спасения пешком.

Данный лозунг был очень прост: держать наготове дирижабль и экипаж для того, чтобы вылететь, как только атмосферные условия окажутся благоприятными. Здесь решающее слово принадлежало Мальмгрену, полу-

чавшему ежедневно донесения и советы от Геофизического института в Тромсе, с которыми он согласовывал все свои действия.

Вылет 23 мая был решен на основании радиограммы Геофизического института в Тромсе, который нам советовал возможно скорее вылететь по маршруту Гренландия — полюс, как только улучшатся местные условия погоды в Кингсбее. Мальмгрен с этим был вполне согласен.

Можно подумать обо всем, можно озаботиться и предусмотреть все, и все-таки кое-что ускользнет от наших расчетов, от нашей предусмотрительности. Это черепица, упавшая с крыши и убивающая прохожего. Это болт, выпавший из механизма локомотива и служащий причиной схождения с рельс с последующим затем железнодорожным крушением. Можно лететь, как это сделала «Италия», 250 часов, подвергаясь всякого рода опасностям и побеждая их счастливым образом, но вдруг наступает момент, и какой-нибудь пустяк, может быть, нелепость, незаметная для нашего наблюдения или для наших чувств, вызывает катастрофу.

«Заблуждаться на этот счет нельзя. Тысячелетняя тайна полярных областей дешево не достается».

Эти слова были написаны мною в Теллере, после того как там снизилась «Норвегия». И, несмотря на катастрофу, люди все-таки будут туда стремиться, пока не останется там ни одного неисследованного квадратного километра. Быть может, они будут туда возвращаться лучше приспособленными, лучше приготовленными, но возвращаться они туда будут.

Риск заключается в самой природе таких предприятий, как наше. Риск в самом намерении быть первым. Быть пионером — это честь, которая оплачивается дорого.

Нужна была катастрофа, чтобы мир увидал, что «Италия» в продолжение 134 часов летала над жуткой ледяной пустыней. В этом отношении радио дало повод к заблуждениям. Из-за того, что мы могли обмениваться приветствиями с цивилизованным миром из самой середины полярной области, многие забыли, что вокруг нас на сотни и сотни километров тянулась пустыня. Они забыли, что вынужденная посадка в этой пустыне вела почти к верной гибели.

Сколько было пущено в ход средств, чтобы подать помощь потерпевшим крушение. Ледоколы, аэропланы, китоловные суда. Сколько стран вышли на помощь: Италия, Норвегия, Россия, Швеция, Финляндия. При всем том мы находились всего-навсего в каких-то 100 километрах от северного берега Шпицбергена. Достаточно было нам упасть только в 100 километрах к северу, чтобы безвозвратно затеряться, несмотря на огромные усилия нам помочь.

Знали ли мы об этом прежде, чем пуститься в наше предприятие? Да, мы знали, каждый из нас знал. Я говорил об этом ясно всем. Еще до моего отъезда из Италии, выступая с импровизированной речью в Ротари-клубе в Милане относительно трудностей и опасностей нашей экспедиции, я выразился: «Мы вполне уверены и спокойны со стороны подготовки экспедиции. Все, что мы могли сделать в смысле наилучшей подготовки предприятия, сделано. Все, что нужно преду-

смотреть, предусмотрено, даже возможность катастрофы и полного неуспеха. Дело наше опасное, еще более опасное, чем экспедиция 1926 года. На этот раз мы хотим достигнуть большего, иначе не стоило бы труда туда возвращаться. Но мы пустимся в это предприятие именно потому, что оно опасно. Если бы это было не так, другие нас давно бы предупредили».

УИЛКИНС

В апреле 1928 года английский летчик Губерт Уилкинс и норвежский пилот Бэн Эйельсон совершили выдающийся полет, доказав возможность осуществления трансарктической воздушной связи между Европой и Америкой.

Они стартовали с мыса Барроу на Аляске и через 20 часов 20 минут летного времени опустились на Шпицбергене.

Об этом замечательном перелете и предшествовавших ему полетах Уилкинса и Эйельсона на Аляску рассказывает норвежский ученый Харальд Свердруп в своей книге «Во льды на подводной лодке». Отрывок из этой книги дается ниже.

Джордж Губерт Уилкинс родился в Брайан-Исте в Южной Австралии 31 октября 1888 года, был младшим из тринадцати братьев и сестер и вырос на отцовской ферме. Местность была слабо населена, до ближайшего поселка было 40 километров, а со школами дело обстояло не блестяще. Когда мальчик научился читать, писать и еще кое-чему, ему выдали свидетельство об окончании учения, но у него было только одно горячее желание: продолжать учиться. Но неурожай и засуха едва не разорили его родителей, и, вместо того чтобы ехать в город в училище, Уилкинс должен был остаться дома

на ферме и вступить в ожесточенную борьбу с потерями. Однако из-за этого он не оставил мысли о продолжении учения. Он стал выписывать себе книги по почте, да и свою первую скрипку приобрел по заочному заказу через почтовое учреждение.

А пока он оставался свидетелем того, как земля выжигалась от недостатка дождя, как погибали домашние животные и как работоспособные люди обрекались на нищенство, ибо земля превращалась в пустыню.

В эти годы у него начала созревать великая мысль: он будет полярным исследователем, он добудет сведения о полярных пространствах, об их географических условиях, о морских течениях и о состоянии погоды, чтобы помочь заложить основание для предсказаний погоды за много времени вперед.

...Двадцати лет Уилкинс окончил свое техническое образование и тогда же составил себе план работы на сорок лет вперед. В течение первых двадцати лет он будет путешествовать и приобретет непосредственное знакомство с наибольшим числом областей земного шара — главным образом, с полярными областями, — а следующие двадцать лет употребит на использование приобретенных им знаний для организации целой сети метеорологических станций в полярных областях, с учетом их значения как для ежедневных наблюдений погоды, так и для предсказания ее на долгое время вперед.

...В 1912—1913 годах он был корреспондентом и кинооператором у турок во время балканской войны. После окончания балканской войны Уилкинс отправился в Вест-Индию. Во время своего пребывания в Вест-Индии, Уил-

кинс получил от своей фирмы телеграмму с предложением принять участие в большой арктической экспедиции. Вот удача! В первые минуты восторга он подумал, что это Шекльтону удалось организовать свою экспедицию, и не заметил даже, что в телеграмме было написано «арктическая», а не «антарктическая». Он очень огорчился, заметив свою ошибку, так как всегда мечтал начать с Антарктики, однако в сущности это не имело никакого значения. Он сложил свои вещи и отправился поскорее в Лондон, где и узнал, что будет принимать участие в официальной Канадской экспедиции, снаряженной под начальством Вильяльмура Стефанссона.

Следующие три года, 1913—1916, Уилкинс провел, главным образом, у северного берега Аляски, между Беринговым проливом и Землей Виктории, берег которой отчасти был нанесен на карту помощником капитана на «Йоа» Годфредом Хансеном.

Уилкинс скоро был назначен на пост помощника начальника того отряда, которым командовал сам Стефанссон, и большую часть своего времени провел в путешествиях: зимой с собачьими запряжками, а летом на судне вдоль берега.

И летом, идя сплошными льдами, и зимой, во время санных поездок, Уилкинс постоянно изучал, встречаются ли на льду места, удобные для посадки аэропланов, так как полагал, что для географического исследования полярных стран аэроплан является более пригодным способом передвижения, чем собаки и сани. Тащась за собачьей запряжкой, Уилкинс мечтал о том, как он будет летать над снежными пространствами и за несколь-

ко часов покрывать расстояние, на преодоление которого при поездке на санях требуется столько же недель.

Осенью 1925 года он намеревался купить «N-25», на котором Амундсен весной этого года совершил свой знаменитый полет со Шпицбергена до 88° северной широты. Уилкинс хотел использовать этот аэроплан для перелета через антарктический континент. В последний момент покупка расстроилась.

Зимой 1925/26 года он решил вместо этого обратить свои взоры опять на север и исследовать область между Аляской и Северным полюсом, имея базой мыс Барроу. Конечно для этого ему нужен был аэроплан. Летчиком же он выбрал себе норвежца Бэна Эйельсона. Во время подготовительных работ Уилкинсу пришлось основательно заняться изучением методов определения места в северных областях, но у него не было времени для регулярного обучения, и потому ему пришлось искать другой выход. Когда-то мальчиком он выписал себе по почте первую скрипку, теперь он стал изучать навигацию заочно.

Весна 1926 года не оказалась счастливой для Уилкинса и Эйельсона, и им немногое удалось сделать, но они не сдавались и на следующую зиму, 1926/27 года, опять полетели на своем аэроплане к северу от Фэрбенкса. В их план на этот раз входило пролететь около 1 000 километров к северо-западу от мыса Барроу, над областью, лежащей между путем «Фрама» и путем, проделанным Амундсеном на «Норвегии». Если бы им не встретилось земли, то они должны были бы спуститься на лед, чтобы произвести измерение глуби-

ны при помощи маленького портативного аппарата — эхо-лота, вроде того, каким пользовался Амундсен во время своего полета 1925 года. Результат измерения глубины должен был показать, следует ли вообще ожидать найти неизвестную землю в выбранном Уилкинсом секторе, так как в случае нахождения очень большой глубины можно было бы сделать вывод, что поблизости нет никакой земли.

Предпосылкой к тому, что план может удаться, была возможность посадки на лед аэроплана, снабженного лыжами. На основании своих наблюдений во время экспедиции Стефанссона в 1913—1916 годах Уилкинс полагал, что это возможно сделать, несмотря на противоположное мнение Амундсена, который подчеркивал, что сверху чрезвычайно трудно судить о характере льда и что небольшие неровности, на которые можно не обратить внимания, могут оказаться роковыми.

...Уже 29 марта Уилкинс и Эйельсон начали свой смелый полет. Кроме навигационных инструментов, небольшого радиоотправителя, эхо-лота и снаряжения для измерения глубины лотом, они взяли с собой еще две винтовки, 400 патронов, примус и провиант. Провиант состоял, главным образом, из норвежского печенья и шоколада.

...После пятичасового полета Уилкинс и Эйельсон произвели посадку на лед на 78° северной широты и 175° западной долготы, проникнув на север дальше кого бы то ни было в этой области. Посадка была произведена на новообразованный лед, толщина которого едва достигала метра и который со-

вершенно был лишен снежного покрова, так что сверху казался серым, потому что через него просвечивала вода. Мотор капризничал последние полчаса, и Эйельсон сейчас же принялся за исследование причины этого, а тем временем Уилкинс прорубил две дыры во льду для определения глубины при помощи эхо-лота. Глубина оказалась гораздо большей, чем мог предполагать Уилкинс, — 5 400 метров, самая большая глубина, найденная в Ледовитом океане. Но треск все еще работавшего мотора был так силен, что Уилкинс не был уверен в правильности полученного результата. Он попросил Эйельсона остановить мотор и помочь произвести еще одно определение. Эйельсон исполнил просьбу, но позднее, когда они уже давно вернулись в цивилизованный мир, рассказывал как-то с усмешкой в глазах, что тогда, останавливая мотор, он подумал:

«Ладно, я сделаю промер! Но остановится сейчас мотор, и мы уж никогда больше не запустим его».

После двухчасовых усилий им удалось опять запустить мотор, но он работал неважно. Они пять раз пытались подняться, пока наконец это удалось, но после кратковременного полета им снова пришлось итти на посадку. Начало задувать с небольшой метелью-поземкой, и найти место для спуска было не легко. И если все сошло благополучно, то этому не в малой степени помогли опыт и знакомство со льдом, которые Уилкинс приобрел за время своего долголетнего пребывания в экспедиции Стефанссона.

Еще через час напряженной работы мотор, наконец, был приведен в прекрасное состоя-

ние, но за этот час Эйельсон отморозил себе четыре пальца настолько серьезно, что у него образовались потом незаживающие раны.

В 2 часа 20 минут дня они опять были в воздухе, но ветер усилился и дул почти прямо в лоб, так что обратный путь протекал медленно. Солнце уже давно закрылось тучами, и дневной свет начинал угасать, однако летчики продолжали полет в надежде достичь земли. Когда же наконец они поняли, что им не достигнуть земли еще засветло, метель на льду настолько усилилась, что стало невозможно найти какое-либо место для спуска. Им не оставалось больше никакого выбора — приходилось продолжать лететь или до тех пор, пока не будет уверенности, что под ними тундра, или же до израсходования всего бензина.

В девять часов вечера мотор сразу остановился — с высоты 1 100 метров Эйельсон пошел вниз скользящим полетом и счастливо опустился в сугроб между торосами, вышиной в аэроплан. Благодаря умению Эйельсона и счастливой случайности оба летчика не пострадали, но аэроплан был поврежден, а они даже не знали, где находятся!

Им удалось выполнить часть своей программы: они узнали, что вдоль проделанного ими пути нет земли, они произвели промер на 78° северной широты и нашли там глубину в 5 400 метров, так что было маловероятно, чтобы поблизости оказалась группа островов; они дважды опускались на лед и поднимались со льда. Но перед ними оставалась еще одна, самая трудная и тяжелая задача: достичь берега пешком, бросив аэроплан.

На следующий день они произвели несколько наблюдений над солнцем, показавших, что они находятся, приблизительно, в 150 километрах к северо-востоку от мыса Барроу, но им пришлось пережидать погоду в течение трех дней, так как разыгрался шторм, и только 3 апреля им удалось двинуться в путь со всем своим снаряжением на двух импровизированных санях. Через несколько дней они бросили одни сани и еще через неделю оставили и вторые и продолжали путь, таща свой тяжелый груз на спине. По мере того как они приближались к земле, лед становился все хуже и хуже. Им приходилось карабкаться через торосы или же осторожно продвигаться вперед по участкам, покрытым тонким новообразовавшимся льдом. Уилкинс провалился сквозь лед выше пояса, но это его не смутило. Он переменил обувь, а меховую одежду оставил высыхать на теле. Через одиннадцать дней утомительнейшего пути они достигли земли 14 апреля.

Весной 1928 года Уилкинс снова у мыса Барроу. На этот раз, чтобы лететь от Аляски до Шпицбергена и пересечь неизвестную область, лежащую к востоку от пути Амундсена 1926 года. Полет был совершон благополучно, но условия погоды у Шпицбергена принудили Уилкинса и Эйельсона спуститься на островах Даумана, на северной стороне Айсфиорда, где им пришлось в течение пяти суток пережидать, пока удастся продолжать полет к Грин-Харбор.

Они стартовали с мыса Барроу на Аляске 15 апреля, проложив курс на Землю Гранта к западу от Гренландии, чтобы пересечь самое большое из белых пятен, еще остаю-

щихся на полярной карте. При старте погода была отличная и оставалась ясной, при хорошей видимости, до самого того момента, когда летчики начали приближаться к Земле Гранта. Она была окутана облаками, и только несколько горных вершин вздымалось над ними. Курс был проложен с таким расчетом, чтобы пройти севернее Гренландии к Шпицбергену. Но, когда летчики увидели очертания какой-то одинокой вершины на северном берегу Гренландии, они заметили также, что вид небосклона впереди изменился и они, пожалуй, попадут прямо в полосу непогоды, если будут продолжать полет в этом направлении. Летчики могли повернуть к югу и произвести посадку где-нибудь в Гренландии, но тогда они не довели бы задуманного ими полета до конца, и, кроме того, понадобилось бы много месяцев, прежде чем они смогли бы вернуться в цивилизованный мир. Уилкинс передал Эйельсону клочок бумаги: «Летим дальше?» Эйельсон утвердительно кивнул головой, и на этом дело было покончено.

Часа через два полета, по большей части среди туч, летчики неожиданно увидели под собой две острые, как шило, горные вершины. Эйельсон направил аэроплан вниз — его качало и швыряло из стороны в сторону, так что все непривязанные к каюте предметы стукались друг о друга, но пилот ни на мгновение не терял контроля над аппаратом. Выправив аппарат на незначительной высоте, Эйельсон увидел снежную поверхность, которая могла бы оказаться сносным местом для посадки, но пилот успел бросить на нее только один взгляд — в следующую минуту ему

пришлось круто повернуть, чтобы не налететь на совершенно отвесную скалистую стену. Разыскивать Королевский фиорд, до которого они собрались долететь, было делом безнадежным. Надежнее всего было бы произвести посадку, где она оказалась бы возможной, и выждать там наступления лучшей погоды. Летчики опять нашли подходящее место, и Эйельсон произвел посадку с обычной своей уверенностью.

На следующий день наблюдения над солнцем показали, что штормом сильно снесло летчиков с курса, так как они оказались не вблизи Королевского фиорда, а на северной стороне Айсфиорда. Прошли целые сутки, прежде чем погода настолько улучшилась, что можно было уже подумать о продолжении полета. Наконец в субботу 21 апреля настала подходящая для полета погода, и после шестичасовой работы удалось приготовить площадку для старта, но снег был такой рыхлый, что невозможно было заставить аэроплан скользить по нему, когда оба летчика сидели в кабине. Уилкинсу пришлось вылезти из аппарата и подталкивать его сзади, пока тот не тронулся бы с места, а затем забираться на аэроплан во время его хода. Выполнить это было не так-то просто. При первой попытке Уилкинс крепко ухватился за ступени, ведущие в кабинку, но оступился и упал. Когда Эйельсон повернул аэроплан, чтобы описать круг над местом старта, он увидел оставшегося внизу Уилкинса, одинокого и покинутого. На следующий раз они привязали к кабинке веревочную лестницу, и Уилкинс сделал попытку взобраться в аэроплан по ней. Он снял рукавицы, чтобы луч-

ше ухватиться за веревки, но пальцы у него закоченели, и, чтобы помочь себе, Уилкинс уцепился зубами за одну из перекладин веревочной лестницы. Эйельсон решил, что Уилкинс уже как следует уцепился, и дал ход мотору, но аэроплан сделал неожиданный поворот, и Уилкинс полетел вниз. Он благополучно отделался при падении, но выбил себе все передние зубы.

При третьей попытке они согласились на том, что если Уилкинсу не удастся забраться в кабинку, то Эйельсон сбросит тогда ружье, патроны, провиант и попробует добраться до людей один, потому что к тому времени мотор у них работал уже целый час, и они истратили половину остававшегося у них бензина. Но на этот раз попытка удалась, потому что Уилкинс наполовину влез в кабинку и отталкивался от земли шестом плавника, найденным им тут.

Через полчаса они благополучно спустились в Анкерсхамне (Грин-Харбор).

ХАРАЛЬД СВЕРДРУП

ВО ЛЬДЫ НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ

В 1931 году известный полярный исследователь и летчик Джордж Губерт Уилкинс сделал попытку дойти до полюса, использовав для этой цели подводную лодку. В этом первом арктическом плавании на подводной лодке его сопровождал норвежский ученый Харальд Свердруп, рассказавший о всех перипетиях плавания Уилкинса в книге «Во льды на подводной лодке». Его рассказ в сокращенном изложении мы публикуем ниже.

В первый раз я встретился с Уилкинсом в 1926 году, когда работал в институте Карнэги в Вашингтоне. Уилкинс предпринял поездку из Нью-Йорка в Вашингтон, чтобы поговорить со мною о метеорологических условиях к северу от берегов Сибири в связи с задуманными им полетами.

Два года спустя, в мае 1928 года, Уилкинс и Эйельсон направлялись со Шпицбергена на юг после своего перелета с Аляски. Я был в Берлине, когда они проезжали Берген, но на пути домой встретил их в Осло, вместе с Руалом Амундсеном и Лейфом Лиером. Из них четверых остался в живых только Уилкинс. Уже в тот раз Уилкинс говорил о возможности использования подводной лодки для исследования Ледовитого океана, но его пла-

ны еще не принимали никакой определенной формы. Он только обращался к мысли, которую лелеял в течение многих лет.

Планы Уилкинса приняли более определенную форму, когда он встретился с капитаном Слоуном Дэненхоуером. Дэненхоуер был подводником до мозга костей, и, кроме того, в его жилах текла «арктическая кровь». Отец его принимал участие в экспедиции Де-Лонга на «Жаннете» в 1879—1881 годах и был среди тех немногих, которые добрались домой, после того как «Жаннета» пошла ко дну в дрейфующих льдах.

...Слоун Дэненхоуер, родившийся в 1885 году, выбрал себе карьеру моряка, как это сделал и его отец.

...После империалистической войны он поступил в фирму Лэйк и Дэненхоуер, занимавшуюся главным образом подъемом затонувших судов и построившую с этой целью подводную лодку «Дефендер». «Дефендер» был и является единственной в мире частной подводной лодкой, и Дэненхоуер, в качестве ее совладельца, вступил в связь с Уилкинсом, посетившим Америку летом 1928 года...

По возвращении в Америку в 1930 году Уилкинс опять встретился с Дэненхоуером и в разговоре с ним затронул вопрос о том, нельзя ли будет найти какую-нибудь подводную лодку, годную для плавания во льдах. Дэненхоуер связал Уилкинса с конструктором и изобретателем Симоном Лэйком, который в 1896/97 г. построил одну из тогдашних подводных лодок «Аргонавт» и еще 6 января 1898 года написал статью в «New York Journal» о возможности использования

подводной лодки при полярных исследованиях.

...Первая известная нам подводная лодка была построена голландским врачом Корнелиусом Дреббелем и испробована на Темзе в 1620 году. По сообщению очевидцев, лодка эта совершенно погрузилась в воду и прошла под водой довольно значительное расстояние. Насколько нам известно, прошло свыше полутораста лет до того, как были предприняты новые попытки построить подводную лодку, но за это время не было недостатка в проектах.

...Епископ Уилкинс [1] задумывался над возможностью использования подводной лодки для арктического исследования — и просто изумительно, что одному из его потомков через 283 года принадлежит попытка осуществить эту мысль! Но когда сэр Губерт Уилкинс начал серьезно вырабатывать план экспедиции на подводной лодке в Ледовитый океан, то даже не знал о своем происхождении от столь выдающегося человека и еще меньше о том, что этим человеком замышлялся такой же поход, который теперь пытался организовать сам Губерт Уилкинс.

Уилкинс, Лэйк и Дэненхоуер взвесили возможность использования «Дефендера», принадлежавшего компании Лэйк и Дэненхоуер, но эта лодка была так мала, что было бы трудно обеспечить ей достаточный радиус действия, а кроме того — чему Уилкинс придавал особое значение — было невозможно

---

[1] Епископ Джон Уилкинс (1614—1672) — один из предков Губерта Уилкинса.—Примечание составителей.

обеспечить хорошие условия для ведения на борту судна научной работы.

Пока шли переговоры, организаторы экспедиции узнали, что, в силу Лондонского соглашения, часть более или менее современных подводных лодок морского ведомства подлежит уничтожению. Среди них было также несколько подводных лодок типа «О», построенных Лэйком в 1917 году. Их, по его мнению, можно было переоборудовать с небольшими затратами. Уилкинс сейчас же обратился к Морскому министерству с просьбой о предоставлении одной из этих лодок, «О-12», в распоряжение экспедиции для арктических исследований, но дальнейшие переговоры пришлось вести Лэйку и Дэненхоуеру, потому что Уилкинс не являлся американским гражданином.

Подводная лодка «О-12» была передана Морским министерством судостроительному ведомству Соединенных Штатов, которое, в свою очередь, передало ее в аренду фирме Лэйк и Дэненхоуер за один доллар в год при условии, что лодка будет поставлена в распоряжение Уилкинса и не будет использована ни для какой иной цели, кроме арктического исследования, и что она в течение пяти лет будет сдана обратно в Нью-Йорке для уничтожения ее в силу Лондонского соглашения.

Было решено, что «О-12» получит название «Наутилуса». Наутилус — это наименование одного рода каракатиц, которые в ранние периоды были распространены по всей земле, а теперь представлены только несколькими видами. В 1801 году Роберт Фультон построил маленькую подводную лод-

ку, названную им «Наутилусом», но в нашем случае имя было заимствовано из романа Жюля Верна «80.000 верст под водой».

...У «Наутилуса» было два винта, и сейчас же за ними находились горизонтальный руль глубины, которым пользовались в подводном состоянии лодки, и обыкновенный вертикальный руль. И винты и руль глубины выступали далеко в сторону и поэтому легко могли быть повреждены, когда мы вошли бы во льды. Все единодушно высказывали мнение, что лучше пользоваться подводной лодкой, у которой был бы только один винт, но такой лодки не оказалось под рукой. Поэтому приходилось выжимать из «Наутилуса» все, что он способен был дать.

Машины были перебраны, новые батареи установлены, старая наблюдательная башня срезана на половину высоты и от форштевня до ахтерштевня устроена верхняя надстройка. Форштевень был усилен, оборудована камера для спуска в воду, установлены один большой и два маленьких ледовых бура и перископ заменен новым, который можно было убирать вниз при погружении лодки под лед. «Наутилус» снабдили спинным плавником для нащупывания льда и оборудовали жирокомпасом, эхо-лотовым аппаратом и лебедкой для гидрографических работ.

Уилкинс не был связан своим контрактом с прессой. Напротив, ему не советовали итти дальше. Ему пришлось вложить в дело свои собственные средства, и только в том случае, если бы все прошло хорошо, он мог надеяться на получение своих денег обратно.

Его точка зрения ясно видна из того, что он писал еще в марте:

«Нам следовало бы использовать подводную лодку, специально построенную для нашей работы, а не «Наутилус», который есть и будет подходящей военной подводной лодкой, если оставить в стороне вопрос о том, насколько он был хорошей военной подводной лодкой или насколько хорошо он теперь приспособлен. Но плавание на «Наутилусе» подо льдом в нынешнем году, даже если оно будет доведено только до Северного полюса, должно будет пробудить при нашем возвращении домой достаточное общественное внимание, чтобы дать возможность нам или кому-нибудь другому финансировать действительно идеальную лодку, которая должна быть сконструирована для своей работы подо льдом и построена для той цели, которую она должна будет выполнить, вместо того чтобы быть только подходящим для нас судном при стесненном экономическом положении».

...Мы вышли из Бергена 5 августа 1931 года, и спустя неделю «Наутилус» был наконец на пути во льды.

В среду 12 августа «Наутилус» снялся с якоря и вышел из Шервой в чудесную солнечную погоду. Было полное безветрие, и море совершенно не волновалось.

К концу дня начало задувать с запада, а вечером уже дул свежий бриз, перешедший в течение ночи в сильный ветер.

Волны стали расти, и «Наутилус» валяло. В четверг перед полуднем «Наутилус» клало набок градусов на 10 по бакборту и на 45 по штирборту. А когда налетел один могучий вал, то стрелка, показывавшая размах качки, опустилась даже до 52°! Свободным от вахты приходилось крепко привязывать себя к

койкам, а незакрепленные предметы разбредались повсюду. По расчетам, батареи могли выдерживать качку в 50°, но не больше; хуже этой не должно было быть качки!

К счастью, погода скоро опять исправилась, и поздно вечером, когда мы проходили Медвежий остров, было уже совсем хорошо.

В субботу утром мы достигли входа в Айсфиорд. Когда мы проходили острова Даумана у северного берега фиорда, на палубу поднялся Уилкинс. Острова Даумана богаты для него воспоминаниями с того времени, когда он с Эйельсоном снизился здесь 16 апреля 1928 года, пролетев 3 600 километров над неведомыми пространствами.

Вскоре после того, как мы прошли остров Даумана, у нас забастовал правый дизель-мотор, а левый мотор последний день опять не действовал. Нам пришлось ползти по Айсфиорду на электромоторах со скоростью улитки, делая 3—4 узла в час.

...На борту у нас потекли трудовые дни. Дизель-моторы снова были перебраны и приведены в лучшее состояние, чем они когда-либо были со времени отплытия из Америки. Были приняты все меры для скорейшего окончания работ и отправления судна на поле нашей деятельности, и в четыре часа дня во вторник, 18 августа, мы покинули Лонгийр, чтобы наконец отправиться прямо во льды.

Погода нам благоприятствовала, пока мы шли на север вдоль берегов Шпицбергена, хотя заметно было, что осень приближается.

...«Наутилус» шел 19 августа хорошим ходом. Мы прошли Амстердамский остров и Норвежские острова и проложили курс на

север. Горные вершины Шпицбергена становились все меньше и меньше, но впереди до самого горизонта все еще было открытое море. Все мы ждали в большом волнении, докуда же мы сможем так итти.

Судя по последним сообщениям, полученным нами, сплошной лед был встречен между 81° и 81° 20′. Если он все еще лежал так далеко на севере, то мы, идя нашим курсом, не могли бы встретиться с ним раньше полуночи, но уже в пять часов дня, вскоре после того, как я сменился с вахты, показался первый лед. Я — на палубу. Да, это был лед! В северной части горизонта мы увидели три-четыре штуки старого торосистого льда с плоскостями и вершинами, казавшимися фантастически огромными. Быть может, льды были кроме того ближе, чем мы думали, ведь мы сидели так низко в воде, что судить о расстоянии было трудно.

В 6 часов кругом нас было так много льда, что мы уже не могли больше держаться своего курса и вынуждены были итти зигзагами. Нам пришлось остановиться, так как льды стали очень плотными, и вскоре после этого первая льдина ударилась о борт «Наутилуса». Помощник капитана Шлоссбах спрыгнул на нее и оказался первым на льдах, а мы тем временем отпраздновали на баке встречу, осушив бутылку Фалькенберг Либфрауентшифт Клостергартен 1921 года!

...Ночь была настоящей скверной полярной ночью, с сырым, холодным туманом и мелким снегом. Лед был рыхлый и находился в постоянном движении. По временам нас затирало льдами, но ни разу надолго, и вскоре уже вокруг нас оказывались опять большие

полыньи. Расстояние до открытой воды к югу было невелико, и мне казалось, что мы встретились лишь с узким поясом льдов, потому что небо на северо-востоке было темным, и по временам мы замечали зыбь с востока.

В помещении для моторов гудение не прекращалось всю ночь, заряжались батареи и сгущался воздух для приведения в готовность всего нужного для погружения. Я опять узнал нечто такое, что поколебало мое доверие к «Наутилусу». Постоянно говорилось и писалось, что требуется около восьми часов для заряжения батарей, когда они окажутся разряженными наполовину, то есть когда судно пробудет подо льдом около шестнадцати часов. Я думал, что восемь часов представляют собой тот промежуток времени, который всякий раз придется проводить на поверхности, потому что ничего не говорилось о том, сколько времени занимает процедура сгущения воздуха, и я полагал, что она может происходить, пока батареи будут заряжаться дизель-моторами. Теперь же я узнал, что для сгущения воздуха нужно пользоваться батареями. Сперва их нужно зарядить, потом воспользоваться ими для сгущения воздуха и наконец перезарядить их снова для восстановления «сока», который из них «выжали». А это значит, что пребывание на поверхности будет значительно дольше восьми часов, но насколько дольше, мне так ни разу и не посчастливилось выяснить.

Приходится констатировать еще и другое. Когда говорилось, что радиус действия под водой равняется 125 милям, то расстояние это определялось по проекту, но никакого ис-

пытания произведено не было. Впрочем, этим радиусом действия никогда и не следовало бы пользоваться, потому что тогда батареи разрядились бы до конца и дизель-моторы нельзя было бы пустить в ход. Дело в том, что дизель-моторы приводились в первоначальное движение посредством электричества и требовали так много тока, что их уже невозможно было бы пустить в ход, если бы батареи разрядились больше чем наполовину. Если бы такой случай произошел, пришлось бы прибегать к помощи небольшой вспомогательной машины для заряжания батарей, что требовало затраты времени, во много раз большей. О всех этих различных подробностях я узнавал по мере нашего продвижения к северу.

...20 августа палуба была приготовлена для погружения судна в воду. Доски, образовывавшие такой уютный уголок на баке, были безжалостно содраны и выброшены за борт. Пятницу 21 августа машинисты использовали для приведения в порядок своего ледового бура, с тем результатом, что на борту у нас стало гораздо грязнее, чем когда бы то ни было.

Вечером ветер спал, погода разъяснилась, и мы увидели вдали очертания Шпицбергена. Нас снесло далеко к западу, и Амстердамский остров лежал теперь на ЮЮВ, примерно в 40 милях, так что наше положение было около 80°30′ С и 8°30′ В. Льдов больше не было видно. Машина была пущена в ход, и мы пошли на СВ, чтобы попробовать опять войти во льды и произвести первую попытку погрузиться в воду. Люки были задраены и оба кормовых ледовых бура приведены в

действие для всасывания воздуха и выпуска отработанных газов; тем временем осмотр горизонта производился через перископ.

Все шло великолепно, и, что еще лучше, лед отнесло на север, и мы прошли 34 мили, пока не встретились со льдами. В 2 часа ночи мы увидели перед собой льды и легли в дрейф на остальную часть ночи. В субботу утром все были разбужены в 7 часов: «Готовься к погружению!»

Нам нужно было бы пройти немного во льды, чтобы оказаться на совершенно спокойной поверхности, но так как граница сплошного льда отодвинулась на СВ, то мы могли пройти значительно дальше к северу, следуя некоторое время вдоль кромки льдов. Так мы и сделали и пошли сперва к СВ мористее льдов, а потом немного восточнее через открытый лед.

Глубина все время возрастала. Утром в 8 часов она едва достигала 1 500 метров, а в 2 часа дня возросла до 2 200 метров. Мы находились к северу от континентального цоколя и в Ледовитом океане! Состояние льдов было необычайно благоприятным, потому что не часто случается проходить так далеко на север по свободной от льдов воде или же сквозь открытый лед. Впрочем, в этот день мы переоценили свою широту. Нам пришлось застопорить машину в три часа дня, ибо лед стал слишком плотным, и мы думали, что находимся на 81°45′, но на самом деле были только на 81°25′. При первоначальном подсчете мы не обратили надлежащего внимания на многочисленные обходы, которые нам приходилось делать, пока мы шли сквозь льды, а также и на поправки жирокомпаса.

Мы остановились в почти закрытой полынье с ровным низким льдом, лежавшим вокруг нас. К югу лед был разбит, а к северу видны были большие полыньи. Условия были идеальны для первой попытки, потому что расстояние до ближайшей большой полыньи равнялось, самое большее, нескольким сотням метров. Снова раздалась команда: «Спустить радиомачту, готовься к погружению!»

Уилкинс переживал минуту величайшего волнения! Он поставил все на карту, чтобы доказать, что подводной лодкой можно пользоваться подо льдом. Подготовительные работы обошлись гораздо дороже, чем предполагали эксперты, и в течение весны ему приходилось тратить все свое время на раздобывание денег. Сам он не имел возможности заниматься техническими подробностями, и, когда наконец «Наутилус» вышел в плавание, ему сейчас же стало ясно, что, несмотря на все задержки и опоздания, времени для подготовительных работ было слишком мало. Ничего не было готово и приведено в такое состояние, в каком все должно было быть для такой серьезной экспедиции. От Уилкинса не раз требовали отложить экспедицию на год, но вместо того он продолжал работать над улучшениями и изменениями для приведения «Наутилуса» в такое состояние, чтобы тот был пригоден по крайней мере для производства попытки. В этом году Уилкинс располагал средствами, которые ему требовались для осуществления части своих планов, но он не знал, скажется ли его финансовое положение таким же твердым и на следующий год. И вот, наконец, «Наутилус» дошел до сплош-

ных льдов и должен был в первый раз погрузиться в воду.

Внезапно возник слух: «Мы потеряли руль глубины!» Я не знаю, каким образом этот слух дошел до нас, — помню только, что из кормовой части появился Мейерс, еле пролезший мимо ледового бура и бледный как полотно. Он даже не посмел повторить громко то, что услышал. «Доктор, мы потеряли руль глубины!» Значение этих слов не сразу дошло до моего сознания, поэтому я только повторил: «Мы потеряли руль глубины?» — «Да, руля больше нет, мы не можем погрузиться в воду... не можем итти подо льдом. Я должен сообщить это Уилкинсу». И Мейерс стал протискиваться вперед. «Капитан, мы потеряли руль глубины!»

Уилкинс не хотел ему верить: «Не может быть!» — «Нет, правда! Дэненхоуер произвел осмотр — руля не существует!»

Выражение лица у Уилкинса не изменилось. Ни одним движением мускула не обнаружил он, что все его планы рушились. Он взял рукавицы и пошел на корму медленным шагом.

Уилкинс вернулся вместе с Дэненхоуером, который был по обыкновению спокоен, но бледнее, чем всегда. — «Ничего не понимаю, — сказал Дэненхоуер. — Я осматривал винты и руль, когда мы стояли в Адвентфиорде, и тогда он был на месте. Не могу себе представить, чтобы его снесло льдом, ведь мы почти не приходили в соприкосновение с ним; к тому же кронштейны, идущие к корме, повидимому, ничуть не повреждены. И я не могу понять, как руль мог свалиться, не повредив горизонтального руля».

При переходе через Атлантический океан один из кронштейнов, к которым прикреплялся руль глубины, настолько проржавел, что его пришлось исправлять в Дэвенпорте. Но теперь оба кронштейна были в полном порядке, и потому представлялось маловероятным, чтобы руль могло снести льдом. Повидимому, единственная возможность заключается в том, что металл износился, и руль свалился во время качки.

Вечером настроение духа на борту «Наутилуса» было не из важных, несмотря на то, что это был субботний вечер с выдачей рома. Мы у себя в отделении беседовали о том, что нам теперь делать. По моему мнению, нам следовало прежде всего и раньше всего постараться выбраться изо льдов, потому что юго-восточный ветер все крепчал и льды сжимались. За ночь нас могло затереть во льдах, а это теперь оказалось бы для нас роковым, Уилкинс согласился со мной. Дэненхоуер поспешил дать приказ пустить в ход моторы, и через час мы были уже в море у кромки льдов. На следующее утро оказалось, что мы поступили разумно, ибо лед сильно сжало на всем пространстве, которое можно было окинуть взором.

Тем временем мы занялись обсуждением будущего. Должен откровенно признаться, я был так подавлен, что охотно вернулся бы домой по первому же слову. Мы отправились в плавание, чтобы произвести испытание подводной лодки, а между тем теперь оказались здесь на судне, совершенно не приспособленном для плавания во льдах...

...В 1931 году Уилкинс отправился на север на подводной лодке, которая, по мнению кое-

кого из специалистов, могла быть пригодна для перехода через Ледовитый океан, между тем как некоторые утверждали, что лодка совершенно не приспособлена для этого, а другие считали, что и сам план неисполним. На этот раз оказались правы те, кто возражал против похода «Наутилуса», потому что «Наутилус» потерял руль глубины еще до того, как можно было испробовать лодку подо льдом.

Будущее покажет, пересечет ли кто-нибудь Ледовитый океан на новой и лучшей подводной лодке. Я думаю, это можно осуществить, и надеюсь, что Уилкинс окажется тем человеком, который это сделает. Я хочу напомнить здесь одну фразу, огненными буквами врезавшуюся в мой мозг в тот день, когда в 1910 году я сидел на галлерее в старом университетском актовом зале и слушал речь Теодора Рузвельта:

— Если вам везет — продолжайте! Если вам не везет — все-таки продолжайте!..

Р. А. САМОЙЛОВИЧ

ПУТЬ К ПОЛЮСУ

...Среди темных, угрюмых скал Шпицбергена, на пустынных берегах Новой Земли, в тундре сибирского побережья и во многих пунктах Гренландии и Американского архипелага нашли себе последнее пристанище те люди, которые своею жизнью заплатили за смелую попытку проникнуть за границу неведомого. Как часто можно видеть в Арктике кресты над одинокими могилами, вырисовывающиеся на фоне светлого неба и еще издали заметные с моря. Вот печальный список, который приводит Пири лишь для небольшого района Арктики. В Нордстернбее расположены одна или две могилы команды английского корабля «Нордстар», который здесь зимовал в 1850 году. На островах Кари безвестная гробница участника несчастной экспедиции Кальстениуса. Далее на север, невдалеке от Эта — могила астронома Зонтаг экспедиции Гейса, а еще немного севернее — спутников Кэна. На противоположной стороне необозначенные места, где умерли 16 несчастных спутников экспедиции Грили. Еще севернее, ближе к гренландской стороне на восток, расположена могила Голла, начальника американской экспедиции «Полярис». Западнее, на Земле Гранта, похоронены

2 или 3 матроса английской полярной экспедиции 1876 года, а у мыса Шеридан — датчанин Петерсон, переводчик той же английской экспедиции. Увы, список далеко не полон.

Таковы трагические вехи, которые оставило человечество на этом коротком пути, являющемся как бы символом тяжелых потерь, которые несет оно в борьбе за мирное завоевание науки. С того времени, как эти места посетил Пири, были понесены еще немалые жертвы. Стоит только вспомнить ужасный конец дирижабля «Италия» и прекрасную смерть Руала Амундсена и его спутников.

Но теперь мы должны себе сказать: довольно гибели людей. Мы не хотим больше отдавать жизнь человека, хотя бы даже за самые высокие научные достижения. Мы должны, мы можем, благодаря высокому уровню современной техники, работать без жертв.

На пути к полюсу не должно быть более могил.

БОЛЬШЕВИКИ НА ПОЛЮСЕ

ПЕРВЫЕ СУТКИ НА ПОЛЮСЕ

Москва, Главное Управление Северного Морского пути, ТАСС, „Правда“, „Известия“.

Северный полюс, 22 мая, 12 часов 15 минут. (Радио)

Прожили первые сутки на советской полярной станции у Северного полюса. На дрейфующей льдине, рядом с самолетом, выросло пять палаток. Высятся две мачты радиостанции со связывающей их антенной. Установлена метеобудка, на треноге стоит теодолит для наблюдения высоты солнца, определения места стоянки и ее перемещения от дрейфа льдов.

Впервые метеорологические наблюдения в установленные сроки пошли в Москву и вошли в общую сводку, резко усиливая наши знания, необходимые для предсказания погоды.

У нас сравнительно тепло (минус 12 градусов), солнце, мелкая поземка.

Четверо зимовщиков вместе с экипажем «СССР-Н-170» выгрузили и развернули доставленную этим самолетом часть имущества экспедиции, в основном радиостанцию и научное оборудование. Остальные восемь тонн, в том числе ветряной двигатель, годичный и страховой запас продовольствия, горю-

чее и зимняя палатка, находятся на борту трех остальных самолетов, готовых к вылету с острова Рудольфа при первой летной погоде.

Все чувствуем себя великолепно. После суток непрерывной работы выспались в теплых спальных мешках. Входящие в состав нашей группы пять челюскинцев невольно вспоминают жизнь на дрейфующей льдине. Сейчас мы отомстили стихии за гибель «Челюскина».

Рады сообщить, что смогли выполнить задание товарища Сталина и создать на полюсе прочную базу для науки и авиации. Наши мысли — с нашей великой родиной.

О. Ю. Шмидт.

СОГРЕТЫ СТАЛИНСКОЙ ЗАБОТОЙ

Москва, Главному Управлению Северного Морского пути, ТАСС, редакциям „Правды“ и „Известий“.

Северный полюс, 24 мая, 19 часов. (Радио)

Необычайную картину представляло вчера вечером собрание тринадцати членов передового отряда экспедиции на льдине у полюса, слушавших чтение приветственной телеграммы руководителей партии и правительства. Собрались под открытым небом, в пургу, но не чувствовали холода, согретые яркими словами, волнующей заботой великого Сталина, чувствуя горячее дыхание любимой родины, пославшей нас.

Продолжаем работать. Измерили толщину льдины, сделав прорубь. Оказалось — три метра. Льдина надежная, выдержала продолжительный дрейф. Несет нас пока по ветру на запад, считая от меридиана Рудольфа, со скоростью до полумили в час. Сели мы за полюсом, но уже к вечеру дня посадки, 21 мая, оказались на 87 градусе западной долготы, 89 градусе 41 минуте широты. В ночь на 23 мая западная долгота—58 градусов, широта—89 градусов 35 минут. С тех пор не определялись за отсутствием солнца. Погода пока не позволяет прилететь остальным самолетам.

О. Ю. Шмидт.

Академик О. Ю. ШМИДТ

СТАЛИНСКОЕ ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНЕНО

Мысль о том, что недостаточно только слетать на полюс, а необходимо пробыть там достаточно длительное время для всесторонних научных наблюдений, возникла у нас давно. Я затрудняюсь назвать дату ее появления, но не подлежит сомнению, что она должна была родиться в результате всей нашей деятельности по изучению и освоению Арктики.

Помнится, что еще на «Сибирякове», в 1932 году, мы беседовали о том, как осуществить длительное изучение района полюса. Зная трудности, с которыми встречались наши предшественники, стремившиеся к полюсу, мы в своих проектах старались максимально использовать новейшую советскую технику.

После памятной исключительной операции по спасению челюскинцев, выполненной летчиками — Героями Советского Союза, стало ясно, что мы имеем такие самолеты и такие летные кадры, которые могут целиком взять на себя доставку экспедиции в район полюса.

В 1935 году мы представляли свою задачу так: итти на полюс на самолетах и обосноваться там не на две-три недели, а минимум на год, с последующей сменой зимовщиков.

Для решения каждой задачи, сопряженной с серьезной борьбой, нужны три условия: надо знать врага (в данном случае — Арктику);

иметь превосходную материальную часть, не жалея времени и сил на ее подготовку и совершенствование; иметь подходящих людей — опытных, преданных и стойких.

Эти три условия были у нас налицо. Арктический опыт мы приобрели немалый и, прежде всего, научились уважать нашего врага. Мы не поддавались соблазну недооценки опасностей полета к полюсу и дрейфа, но мы накопили порядочный арсенал средств, чтобы с этими опасностями бороться. Материальная часть зависела от авиационных заводов, от советских конструкторов, инженеров, рабочих. Нет нужды повторять, какие громадные успехи достигнуты нашей промышленностью в этой области.

Что касается людей, то в условиях нашей страны, где пышно расцветают человеческие дарования, мы в течение ряда лет могли воспитывать на арктической работе изумительных работников, которым не страшно поручить любую задачу.

Мы смогли выбрать лучших людей, стойких, отважных и мужественных полярников, которым предстояло в течение года в небывалых условиях вести колоссальную научную работу в районе полюса на дрейфующей льдине. Это — начальник станции И. Д. Папанин, радист Э. Т. Кренкель, гидробиолог и гидролог П. П. Ширшов, астроном и магнитолог Е. К. Федоров.

Одним из наиболее активных сторонников развития наших полетов в глубь Арктики был Герой Советского Союза М. В. Водопьянов. К нему я и обратился в 1935 году с вопросом, возьмется ли он за разработку технического проекта полета на полюс и доставки туда

станции и ее зимовщиков. Разумеется, Водопьянов с радостью согласился, тем более, что он уже давно обдумывал технику полетов на далекий север. Он взялся представить подробную докладную записку и технические расчеты.

Но этот разносторонне талантливый человек и здесь пошел своим путем. В назначенный срок Водопьянов сообщил мне, что бюрократических записок он составлять не умеет, а вместо этого изложил техническую идею полета в виде романа. Так родилась его книга «Мечта пилота». Правда, тот технический вариант, который осуществляет летчик Бесфамильный в этой книге, сильно отличается от окончательного плана, который мы впоследствии приняли. Но все же первая разработка была сделана, начало большому делу было положено.

Разрабатывая постепенно план экспедиции, я ждал удобного случая, чтобы сообщить о нем правительству. Однако авторство в постановке этого вопроса в руководящих организациях принадлежало не мне.

Я был вызван в Кремль к товарищу Сталину. Он очень интересовался возможностью трансполярных полетов и, как оказалось, вызвал меня и нескольких выдающихся летчиков, в том числе Героев Советского Союза С. А. Леваневского и М. М. Громова, для обсуждения вопроса: что нужно сделать для максимальной безопасности этих полетов. Товарищ Сталин настойчиво подчеркивал, что как ни важны трансполярные и другие крупные перелеты, но мы должны беречь людей и разрешать полет только в том случае, если приняты все меры для уменьшения риска.

Это было 13 февраля 1936 года.

Тут и представился случай, чтобы сообщить товарищу Сталину о разрабатываемом нами плане воздушной экспедиции на Северный полюс и основании станции в его районе. Товарищи Сталин и Ворошилов подробно расспрашивали о том, что именно сможет дать эта станция для будущих трансполярных полетов. Товарищ Сталин принес глобус и предложил нам конкретно продемонстрировать, где и что мы собираемся делать.

Я подробно изложил наши планы. Товарищ Сталин одобрил их. В результате состоялось правительственное постановление, поручавшее Главному Управлению Северного Морского пути организовать в 1937 году экспедицию в район Северного полюса и доставить туда на самолетах оборудование научной станции и зимовщиков. Руководство этим делом было возложено лично на меня. Наркомтяжпрому было поручено изготовить необходимые для этой операции самолеты.

Можно себе представить, с какой радостью, с каким подъемом заработали с этого момента в Главсевморпути над осуществлением задания товарища Сталина!

Мы решили, что отправной базой экспедиции должен быть остров Рудольфа на Земле Франца-Иосифа. Необходимо было до начала экспедиции ознакомиться с условиями на месте. М. В. Водопьянов и летчик Махоткин весной 1936 года совершили первый в истории полет с материка на Землю Франца-Иосифа, где, в частности, ознакомились с возможностью создания аэродромов на ледниках островов архипелага.

Закипела работа по подготовке экспедиции.

Четверка будущих зимовщиков с жаром взялась за изготовление всего необходимого. Папанин заразил своим энтузиазмом конструкторов, рабочих и технический персонал большого числа предприятий. Благодаря коллективной работе мы имеем на полярной зимовке исключительное оборудование, почти целиком заново сконструированное.

Общий вес станции, включая зимовщиков, определился в 9 тонн. Для переброски ее на полюс требовалось три самолета. Мы решили кроме того взять в запас четвертый тяжелый самолет и иметь в своем распоряжении легкие и быстроходные машины для разведки погоды.

Промышленность дала нам отличные самолеты, снабженные совершенным навигационным оборудованием.

Наши славные полярные летчики, относясь к своей задаче с полной серьезностью, прошли курс дополнительной тренировки на тяжелых самолетах «АНТ-6».

Полярная станция со всем оборудованием была временно расположена под Москвой. Зимовщики провели на ней неделю, проверяя действие радиостанции, моторов, печи, качество пищи, теплой одежды и т. п.

Все шло хорошо, росла уверенность в успехе порученного дела. Только один человек был еще не вполне уверен в том, что он примет участие в самой экспедиции. Это был я.

Правда, организация дела была поручена лично мне и под моим руководством осуществлялась. Но термин «руководство» — довольно широкий. Поэтому я вновь поставил перед правительством и товарищем Сталиным вопрос о том, кто именно осуществит экспедицию.

Я представил подробный доклад и был снова приглашен в Кремль на заседание к товарищу Сталину. Там присутствовали тт. Молотов, Ворошилов, Орджоникидзе, Каганович, Микоян, Чубарь, Ежов. Это было 13 февраля 1937 года — ровно через год после первого доклада по этому вопросу.

Не без волнения я поставил вопрос о том, как понимается руководство экспедицией с моей стороны. По этому поводу произошла некоторая дискуссия. Одобряя наши мероприятия, товарищ Сталин и другие руководители партии и правительства несколько колебались — разрешить ли мне лично полет. Тов. Ворошилов быстро отвел юридическую сторону вопроса, указав, что при современной технике связи руководить можно и из Москвы.

Товарищ Сталин и здесь проявил свою исключительную заботливость о человеке и указал мне на то, что было бы нежелательно подвергать меня такому риску.

В своем ответе я ссылался не только на естественную мечту полярника быть непосредственным участником и руководителем этого важнейшего этапа нашей работы в Арктике. Я говорил также о том, что руководство подобной экспедицией требует слаженности людей, опыта и определенного личного доверия всего персонала к руководителю, которое, как мне кажется, товарищи по отношению ко мне питают.

Однако наиболее убедительным оказалось другое. Я заверил наше правительство, что мы проведем эту операцию не только с большой настойчивостью, но и с полнейшей осмотрительностью, категорически исключая эле-

менты случайности, ненужного риска, спортсменского ухарства. Получив это заверение, товарищ Сталин согласился на мое личное участие в экспедиции.

Я дал краткую характеристику всех основных участников полета на полюс и зимовки. Герои Советского Союза и другие выдающиеся полярные летчики оказались хорошо известными руководителям партии и правительства.

Товарищ Сталин и товарищ Молотов очень тепло отозвались, в частности, о спокойствии и выдержке В. С. Молокова и одобрили подбор летчиков. Но товарищ Сталин тут же спросил, почему в их составе нет Леваневского. Я объяснил, что Леваневский, один из бесспорно выдающихся арктических летчиков, находится в Америке и не поспеет в Москву к вылету экспедиции.

Товарищ Сталин указал, что зато Леваневский сможет первым воспользоваться новой полярной станцией при своем трансполярном перелете.

С теплой, дружеской улыбкой было встречено имя Кренкеля.

Начальник зимовки Папанин был очень лестно охарактеризован В. Я. Чубарем, который напомнил о его исключительной жизнерадостности при всяких обстоятельствах.

Тов. Ворошилов дал свое согласие на включение в состав экспедиции одного из выдающихся аэронавигаторов военно-воздушных сил РККА, И. Т. Спирина. Ему — флагштурману нашей экспедиции — предстояла почетная задача: определить место полюса.

Товарищ Сталин одобрил наши мероприятия по подготовке. Вылет экспедиции, наме-

ченный на вторую половину марта, был разрешен. Товарищ Сталин первым подписал проект постановления — «за» — и передал его другим.

Отправляясь в эту трудную экспедицию, мы чувствовали теплоту истинно человеческого отношения товарища Сталина к работникам, выполняющим задание партии и правительства. Эта теплота вдохновляла нас на выполнение сталинского задания.

М. ВОДОПЬЯНОВ

БОЛЬШЕВИКИ НА ПОЛЮСЕ

О Северном полюсе написаны десятки книг. Достичь его пытались многие. И многие заплатили за это собственной жизнью. Но до сих пор эта точка земного шара остается загадочной и недоступной.

Одна из экспедиций, некогда снаряжавшихся на Северный полюс, была организована русскими людьми. Это была экспедиция лейтенанта Седова — беззаветного энтузиаста полярных исследований. Снаряженная на гроши, сколоченная ценою огромных усилий, экспедиция закончилась трагически. После двух лет упорной борьбы с суровой природой Седов погиб от цынги, не достигнув даже Земли Рудольфа, за тысячу километров от полюса.

Великая пролетарская революция призвала к жизни советскую Арктику. Борьба за освоение Крайнего севера с каждым годом развертывалась все шире и шире. Наша научная мысль начала интенсивно работать в этом направлении. Советские ученые и полярники предложили несколько проектов покорения полюса. Известны, например, предложения полярника-орденоносца Минеева и профессора Визе, относящиеся к 1930—1932 гг. В лагере Шмидта, раскинутом на льдине в Чукотском море после гибели парохода «Челюскин», этот вопрос дебатировался очень серь-

МОЛОКОВ В. С.
Герой Советского Союза, командир самолета „Н-171".

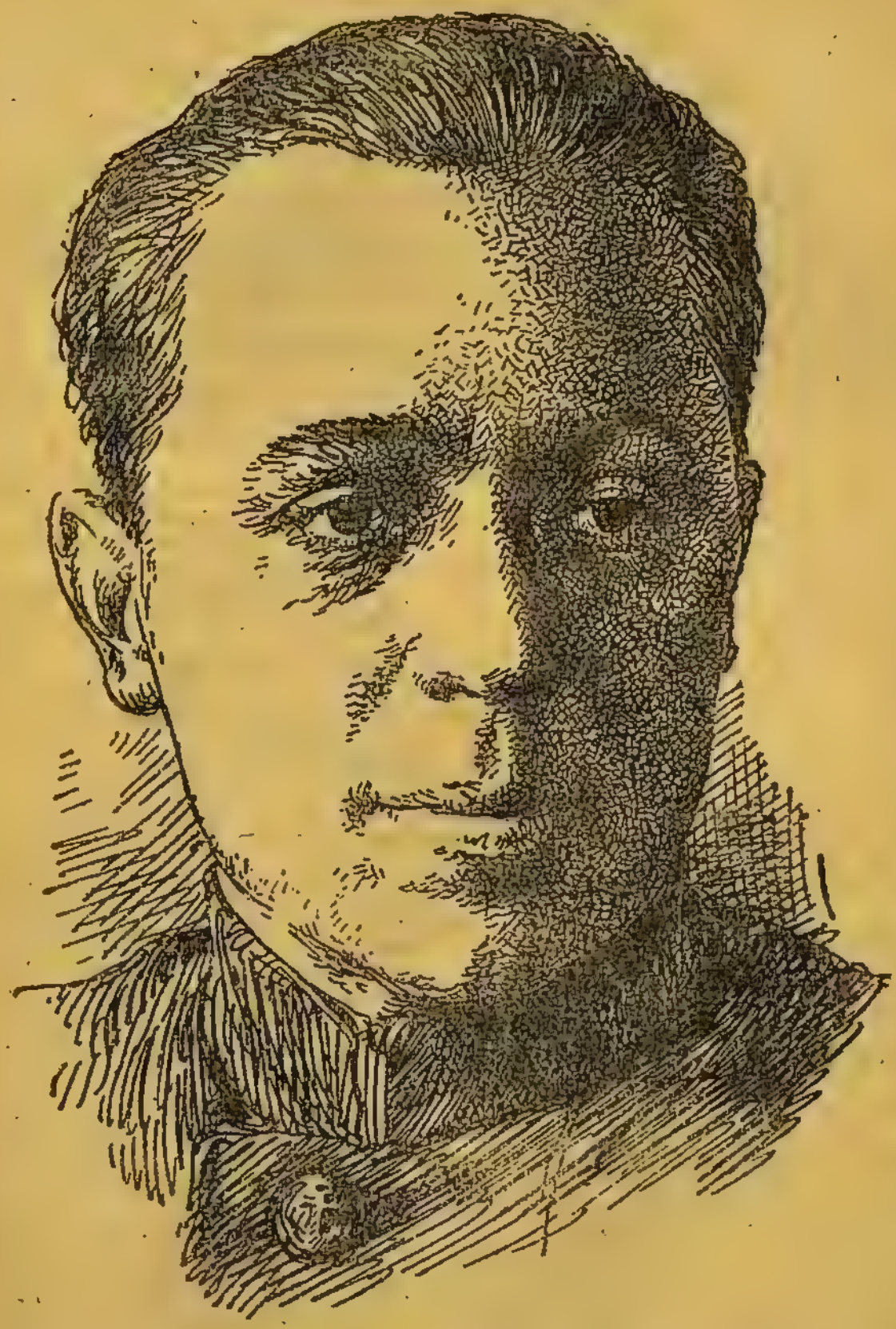
езно. О. Ю. Шмидт высказал тогда очень ценные мысли относительно тактики наступления на полюс. Его горячо поддержали челюскинцы Ширшов и Кренкель. Сейчас они зимуют на полюсе в группе Папанина...

Академик Шмидт упорно разрабатывал свою идею и добился включения ее в государственный план освоения Арктики как задачи недалекого будущего. Экспедиция на Северный полюс венчает собою первый этап планомерной работы по освоению полярного бассейна.

Независимо от своих предшественников я много лет работал над идеей покорения Северного полюса с воздуха. Как летчик, я хорошо разбирался в возможностях полярной авиации и был убежден, что именно самолету предстоит решить этот сложный вопрос. Да, именно самолету, несовершенство которого в свое время разбило столько блестящих идей!

Участие в челюскинской эпопее подтвердило мои предположения, а спокойный перелет по великой трассе Москва — мыс Шмидта превратил предположения в уверенность. Последующие перелеты помогли развить и детализировать окрепшую уже идею. На скелет теории нарастала чудесная плоть: практика, опыт, научные наблюдения.

Летом 1935 года О. Ю. Шмидт, для которого мои мечты не были секретом, доверил мне осуществление своего научного замысла. Произведенные мною расчеты ему очень пригодились. Взяв на себя руководство научно-исследовательской частью экспедиции на Северный полюс, Отто Юльевич поручил мне составить проект переброски людей и грузов в сердце Арктики.



МАЗУРУК И. П.

Герой Советского Союза, командир самолета „Н-169“.

До прошлого года среди советских летчиков и полярников не существовало единого мнения относительно того, какое именно время года наиболее благоприятно для полета в высоких широтах. А коль скоро этот вопрос не был ясен, мы не могли притти к общему мнению и в другом вопросе, тесно связанном с первым: никто не мог с уверенностью сказать, какой тип самолета наиболее приспособлен для полетов в Арктике — сухопутный на лыжах, сухопутный на колесах или гидроплан.

Для того чтобы положить конец спорам, мне было предложено совершить большой арктический перелет по маршруту Москва — Земля Франца-Иосифа — 83° северной широты. Еще до этого полета я считал, что лучшее время для экспедиционных полетов в Арктику — это ранняя весна: март — апрель — май. Полет целиком подтвердил эти предположения.

Зимой Арктика погружена в многомесячную полярную ночь. Без видимых ориентиров, без оборудованных по всем правилам авиационной техники аэродромов и промежуточных посадочных площадок в темноте летать невозможно.

Лето в Арктике изобилует густыми туманами, угрожающими самолету обледенением, гибелью. Летние туманы устойчивы, они занимают огромные площади и подымаются на 5—6 тысяч метров. Позднее, уже после моего полета, все эти данные подтвердились вновь. Это было тогда, когда над снежными просторами Арктики летели Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков, Беляков, Леванев-ский и Молоков.

На весну в Арктике падает наибольшее ко-

личество ясных, солнечных дней. В это время температура резко падает ниже 20—30° С, а туманы носят главным образом местный характер и не поднимаются выше 1 000 метров. При таком тумане нет видимости по горизонту, но сверху сквозь его пелену нетрудно уловить очертания земли или определить характер льдов.

Что касается техники пилотирования самолета в Арктике, то опыт полета на Землю Франца-Иосифа навел на мысль о некоторых новых приемах. Надо сказать, что роль радио в дальних арктических перелетах неоценима. Захваченный непогодой в каком-нибудь пункте, пилот вынужден отсиживаться там, терпеливо дожидаясь улучшения метеорологических условий. В это время совершенно необходимо держать непрерывную связь с местом следующей посадки. Как только там установится летная погода, надо немедленно вылетать. Нечего опасаться встречи в пути с туманом, — его легко можно пробить и пойти над ним при ярком свете солнца. Подобный маневр не так уж сложен, — ведь полярные пилоты хорошо владеют техникой слепого полета. Важно лишь, чтобы на месте посадки была хорошая погода!

Во время перелета на Землю Франца-Иосифа я почти все время пользовался своим излюбленным методом полета «верхом», то есть над туманом. И всегда этот способ приводил к положительным результатам.

Я летел на Землю Франца-Иосифа по маршруту: Москва — Нарьян-Мар — Амдерма — Маточкин Шар — мыс Желания — бухта Тихая — Земля Рудольфа — 83° северной широты. Осуществляя полет на Северный полюс,

мы буквально повторили этот заранее проверенный маршрут. К тому же летом 1936 года в Нарьян-Маре, на мысе Желания и на Земле Рудольфа были установлены радиомаяки.

*

Нам предстояло не только достигнуть географической точки Северного полюса, но и высадить на эту точку группу советских ученых, возглавляемую испытанным полярником-орденоносцем И. Д. Папаниным. Отважные ученые должны прожить на дрейфующем льду не менее года. В течение всего этого времени они будут непрерывно вести наблюдения над явлениями земного магнетизма, над состоянием тропосферы и стратосферы, над направлением ледовых дрейфов, морских и воздушных течений.

Последней задачей экспедиции является снятие группы Папанина с полюса и доставка ее в Москву.

Наибольшие трудности сулили две детали задания: высадка группы людей на дрейфующий лед и переброска в глубь полярного бассейна оборудования, продовольствия и горючего.

Успехи советского парашютизма подсказывали весьма соблазнительное и чрезвычайно эффективное решение первого вопроса путем осуществления парашютного десанта. Без риска для самолетов группу научных работников вместе со всем ее «хозяйством» можно сбросить на полюс при помощи нескольких десятков парашютов. Однако я с самого начала восстал против такого решения задачи. На мой взгляд, это резко противоречит духу социалистической эпохи: оберегая машины,

АЛЕКСЕЕВ А. Д.
Герой Советского Союза, командир самолета „Н-172".

мы поставили бы под угрозу жизнь людей. Товарищ Сталин сказал, что люди — самый ценный капитал в нашей стране. В этих словах заложен огромный смысл. Это — свидетельство великой заботы ленинской партии о человеке — активном строителе социализма, полноправном хозяине своей страны. Кто же дал нам право ради сохранности машин рисковать жизнью советских людей?

Мы, полярные пилоты, предложили иной, диаметрально-противоположный выход из положения: рискнуть машинами, чтобы сохранить людей. И этот единственно правильный вариант был принят.

Опыт прошлогоднего полета к 83° северной широты убедил меня в том, что в районе полюса самолет посадить можно. Тогда же я подметил ярко выраженную особенность строения льдов: чем выше на север, тем ровнее становится ледяной покров. Эта особенность давала все основания предполагать, что в районе полюса найдутся подходящие для посадки самолета ровные ледяные поля. А не найдутся, — будем садиться с риском поломать машину. Мы сознательно шли на этот риск, ибо считали, что наш план дает лучший выход из положения.

На моем самолете, кроме экипажа, к полюсу отправился весь состав зимовки с основными научными приборами. Даже в том случае, если бы при посадке мы повредили самолет, нам ничто не угрожало: участники экспедиции имели с собой многомесячный запас продовольствия, а в баках самолета — большой запас горючего. Следовательно, было много шансов самостоятельно вырваться из ледового плена, если удалось бы отремонти-

ровать самолет. В противном случае другие самолеты звена, получив по радио сообщение о нашей судьбе, имели бы полную возможность сбросить на парашютах дополнительные запасы продовольствия и необходимые для ремонта запасные части.

Идея парашютного десанта была окончательно забракована. Оставалось решить вопрос о переброске многих десятков тонн жизненно необходимого для экспедиции груза. Это было трудное дело. Мы организовали базу экспедиции и уже с нее штурмовали полюс.

Место для базы я выбрал еще в 1936 году, во время своих полетов над Землей Франца-Иосифа. Наиболее подходящей для этой цели оказалась Земля Рудольфа, расположенная всего в 900 километрах от полюса.

Осенью того же года, несмотря на тяжелую ледовую обстановку, Папанин дважды пробился к Земле Рудольфа. Он выгрузил там все необходимое для экспедиции и построил несколько жилых домов. Зимовать на базе остались 20 человек.

Грузы экспедиции и зимовки мы перебросили из Москвы на базу при помощи пароходов. Перебросу же грузов с базы на полюс нужно было осуществить воздушным путем. Зная это, мы остановили свой выбор на тяжелых воздушных кораблях «АНТ-6». Они обладают достаточными для этой цели грузоподъемностью и радиусом действия.

Выполнение задачи целиком могли бы обеспечить три тяжелых машины. Однако из Москвы вылетели четыре. Четвертый самолет — это дань далеко идущей предусмотри-

тельности. В самом деле: случись какое-нибудь несчастье с одной из машин,— что делать? Свертывать экспедицию? Сужать ее задачи? Нет, задание должно быть выполнено во что бы то ни стало! И его выполнение обеспечивает резервная машина, взятая в экспедицию «на всякий случай».

После высадки зимовщиков на полюсе основному звену тяжелых кораблей экспедиции больше нечего делать на базе. Они вернутся в Москву и будут использованы для других целей. На базе останутся один резервный тяжелый корабль и два легкомоторных самолета, предназначенных для разведки и связи. Эти машины будут находиться в распоряжении начальника летной части базы пилота Л. Г. Крузе. За год с зимовкой может случиться многое, и Крузе будет иметь возможность оказать ей немедленную помощь. По истечении же срока зимовки резервная машина снимет зимовщиков с полюса, или, вернее, с того места, куда их отнесет ледовым дрейфом.

Кроме четырех тяжелых машин, в распоряжении высокоширотной экспедиции находится еще один самолет — разведывательный. Понятно, что разведчик должен быть легче и подвижнее «воздушных дредноутов» — «АНТ-6». Для этой цели избран двухмоторный самолет «АНТ-7». Им командует полярный пилот П. Г. Головин.

По своим качествам и специальному оборудованию самолетный парк экспедиции не оставляет желать ничего лучшего. Задолго до старта мы получили с заводов новенькие самолеты и оборудовали их всем необходимым для полета в сложных условиях Арктики.

ГОЛОВИН П. Г.

Герой Советского Союза, командир самолета „Н-166“.

Специальные приспособления позволяют быстро запускать моторы при любом морозе. Пилотская и штурманская рубки на самолетах этого типа бывают открытые. Мой бортмеханик Ф. И. Бассейн сконструировал специальный «фонарь» — обтекаемую, удобную стеклянную «крышу».

Приспособлений, облегчающих вождение и эксплоатацию самолетов в Арктике, мы сделали очень много, вложив в переоборудование машин весь свой опыт полярных пилотов.

Исключительное внимание уделено радиооборудованию наших самолетов. Оно настолько совершенно, что позволяет держать непосредственную связь с Москвой, как бы далеко от столицы мы ни находились в это время. При его помощи командир отряда, не отрываясь от управления самолетом, может разговаривать в воздухе со своим экипажем и с командирами летящих рядом кораблей так же легко и просто, как мы разговариваем по телефону из своей комнаты в Москве.

Технически совершенная материальная часть экспедиции находится в руках замечательных людей — испытанных и до конца преданных своей родине полярников. В числе пилотов экспедиции такие выдающиеся люди, как Герой Советского Союза В. С. Молоков и орденоносец М. С. Бабушкин. Бабушкин летит вместе со мной, на моем корабле. Молоков — командир второй тяжелой машины. Командир третьей машины — замечательный полярный летчик-орденоносец А. Д. Алексеев. Командиром резервной машины назначен И. П. Мазурук, пилот-орденоносец, пользующийся огромным авторитетом на Дальнем Востоке.

Исключительная ответственность за успех такого перелета ложится на флагштурмана экспедиции. Без карт, пользуясь в полете одной только астрономической ориентировкой, он должен уметь привести звено к географической точке полюса. Всякому, кто хоть немного знаком с условиями самолетовождения в Арктике, понятна исключительная сложность такой задачи: трудно долететь до полюса, но во стократ труднее найти его, точно определить эту точку с воздуха. Поэтому выбор человека, которому можно было бы поручить выполнение обязанностей флагштурмана экспедиции, беспокоил нас больше всего остального. И все мы вздохнули свободно, когда узнали, что флагштурманом нашего перелета будет И. Т. Спирин. Майор Спирин стал широко известен стране после беспримерного перелета Героя Советского Союза М. М. Громова, в экипаже которого он находился. Большая техническая культура, серьезные знания и замечательные способности сделали этого человека выдающимся специалистом. Участие в экспедиции трижды орденоносного майора Спирина еще больше укрепляло нашу уверенность в своих силах.

Каждый день подготовки убеждал нас в том, что дело, которое поручено нам партией и правительством, дорого всему советскому народу. Стоило только на любом заводе, на любой фабрике заикнуться о том, что данный заказ предназначен для высокоширотной экспедиции, как его выполняли немедленно, вне всяких очередей, и мы получали продукцию наивысшего качества. Легко и радостно работать, когда чувствуешь, что тебя окружают миллионы друзей!

Мы знали, что наша экспедиция утверждена правительством по инициативе товарища Сталина. Мы знали, что он находит время внимательно следить за подготовкой перелета. И никто из нас не остановится ни перед какими трудностями, чтобы с успехом осуществить этот новый, невиданный еще в истории Сталинский маршрут!

М. И. ШЕВЕЛЕВ

САМОЛЕТ НА ПОЛЮСЕ

Летом 1935 года О. Ю. Шмидт спросил меня: «Что вы думаете о полете на полюс?» Я сказал, что эта задача хотя и трудна, но вполне осуществима. Полет на полюс требует очень тщательной подготовки. Надо, прежде всего, ознакомиться с трассой до Земли Франца-Иосифа, куда еще никто с материка не летал. Нужно организовать хорошую базу на одном из островов Земли Франца-Иосифа. Наконец, надо подготовить специальные машины и крепко натренировать наших летчиков. Отто Юльевич предложил наметить людей и основательно продумать всю организацию воздушной экспедиции на полюс, чтобы высадить там нескольких работников полярной станции.

Когда О. Ю. Шмидт вернулся в Москву, он на одном из заседаний в Кремле доложил руководителям партии и правительства о наших планах. Мысль о воздушной экспедиции на полюс встретила большую поддержку. С особенным вниманием отнесся к ней товарищ Сталин. Нам поручили начать подготовку. Это было в феврале 1936 года.

На одном из авиационных заводов Москвы были специально оборудованы два самолета-лимузина «П-5», снабженные всеми новейшими аэронавигационными приборами и радиоаппаратурой. Герой Советского Союза

М. В. Водопьянов и полярный летчик Махоткин вылетели из столицы на Землю Франца-Иосифа. Они впервые проложили туда воздушную трассу и ознакомились с состоянием льдов в районе архипелага.

История этого полета хорошо известна читателям «Правды». Напомним два важных обстоятельства, связанных с перелетом Водопьянова. Ему удалось достигнуть почти 83° северной широты, то есть долететь до района, отдаленного от полюса лишь на 800 километров. Кроме того Водопьянов выбрал наиболее удобное место для организации базы будущей воздушной экспедиции. Это был остров Рудольфа — самый северный из островов Земли Франца-Иосифа.

Прошлым летом туда отправились пароходы «Русанов» и «Герцен» с грузами для строительства базы и полярной станции, оборудованием, горючим, различными запасными частями. На этих же судах находились будущие зимовщики новой полярной станции.

Тем временем, в Москве началась подготовка материальной части. В августе 1936 года заводы им. Горбунова, им. Фрунзе и им. Орджоникидзе получили наши заказы на четыре самолета «АНТ-6», 20 моторов «АМ-34-РП» и многочисленные приборы. Одновременно несколько заводов и лабораторий, в частности радиолаборатория управления НКВД по Ленинградской области, Центральная радиолаборатория в Горьком и Московский радиозавод им. Орджоникидзе, начали изготовлять современную высококачественную радиоаппаратуру.

При выборе самолета мы руководствовались двумя основными требованиями: максималь-

ШЕВЕЛЕВ М. И.

Герой Советского Союза, заместитель начальника экспедиции на Северный полюс.

ной грузоподъемностью и максимальной дальностью полета без посадки.

От острова Рудольфа до полюса примерно 900 километров. Таким образом весь путь туда и обратно составляет около 1 800 километров. Однако, учитывая возможность встречного ветра, туманов и т. п., самолеты должны были иметь запас горючего на 2 500—2 700 километров.

Выдающиеся летные качества четырехмоторного самолета «АНТ-6» общеизвестны. Именно на нем в прошлом году летчик-испытатель майор А. Б. Юмашев установил международные рекорды высотных полетов с нагрузкой в 5 и 10 тонн, а затем поднял на «АНТ-6» небывалый до того времени груз— 12 тысяч килограммов. Предельная дальность полета без посадки по прямой у этой машины была вполне достаточна для осуществления нашей цели. Скорость ее также удовлетворяла нашим требованиям.

Завод им. Горбунова видоизменил конструкцию самолетов, учитывая специфические условия полетов в самых северных широтах земного шара. Внутренние помещения кораблей были значительно расширены, чтобы удобнее разместить большой груз. Над пилотской кабиной сделали стеклянный колпак, переделали штурманскую кабину.

Пришлось провести несколько опытов по окраске самолетов, так как нам хотелось, чтобы они как можно ярче выделялись на белом фоне арктической пустыни. Оказалось, что наиболее заметным является оранжевый цвет. Машины были выкрашены оранжевой краской, местами переходящей в синюю.

Полетный вес каждого самолета достигал

СПИРИН И. Т.

Герой Советского Союза, флагштурман экспедиции.

24 тонн. Чтобы поднять такую махину, моторы должны обладать большой мощностью. Приняв за образец мотор «АМ-34», московский завод им. Фрунзе изготовил для наших машин специальные моторы, рассчитанные на работу в условиях низкой температуры. Наш заказ выполнялся заводом с такой же добросовестностью, тщательностью и любовью, как мотор для знаменитого самолета «АНТ-25», на котором Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков совершили свой беспримерный перелет по Сталинскому маршруту. Машины были снабжены трехлопастными винтами советской конструкции.

Особое внимание мы уделили аэронавигационному оборудованию. Мы считали, что единственным надежным методом аэронавигации в районе полюса являются астрономическая ориентировка и радиокомпас. Экспедиция располагала солнечным указателем курса (СУК) советской конструкции. Этот прибор давал возможность вести самолет строго по меридиану, ориентируясь на солнце, которое в период нашего полета на север не заходило.

Кроме того штурманы были вооружены секстантами, навигационными хронометрами и другими инструментами, позволившими точно определять местонахождение самолета.

Самолеты были оборудованы всеволновой радиоаппаратурой. Имелась возможность поддерживать связь с любой станцией, находящейся на расстоянии до 5 тысяч километров. Для связи между самолетами были установлены ультракоротковолновые станции.

Одним из самых драгоценных для нас приборов являлся советский радиокомпас — чу-

БАБУШКИН М. С.
Герой Советского Союза, второй пилот самолета „Н-170“.

десный аппарат, сделанный в Горьком. Он позволяет пилоту вести машину, ориентируясь на радиоволну любой длины. Радиостанция, на которую настроился пилот, может в это время передавать все, что угодно, — научную лекцию, оперу из Большого театра, служебную телеграмму. Компасу безразлично содержание передачи, важно только, чтобы радиостанция излучала волны. Пользуясь радиокомпасом, экипаж самолета может точно определить направление, в котором находится передающая радиостанция.

У компаса есть так называемый «зрительный индикатор» со стрелкой. Когда самолет идет прямо на какую-либо радиостанцию, излучающую волны, стрелка стоит вертикально. Если самолет отклоняется от курса вправо или влево, то стрелка также склоняется в соответствующую сторону.

Мы располагали замечательным радиоприемником, сделанным также в Горьком. Он весит лишь 3 килограмма, а размер его втрое меньше нормального патефона. Приемник берет любую передачу на волне от 20 до 2 тысяч метров.

На каждом самолете были установлены внутренние телефонные станции для переговоров пилотов со штурманами и радистами. На флагманском самолете смонтирована автоматическая телефонная станция на семь точек, на остальных машинах — на три точки.

Электрооборудование самолета представляет большое и сложное хозяйство. Имеется своя электростанция. Московский завод им. Лепсе создал конструкцию динамомашины, которая приводится в движение самолетными моторами. Кроме того имеется силовой агрегат,

который вращает динамомашину на стоянках, когда моторы не работают. Электростанция питает радиостанцию, освещает самолеты, подогревает приборы, а также масло для запуска моторов.

Для воздушной экспедиции на полюс сделано несколько специальных приспособлений: подогревательные лампы для запуска моторов, особые чехлы для каждого мотора, которые можно не снимать, когда мотор работает и винт вращается (это — предложение Водопьянова и Бассейна), лестница к моторам, расположенная на высоте нескольких метров от земли, и т. д.

Серьезнейший вопрос, который до последнего момента оставался нерешенным, заключался в том, найдется ли в районе полюса посадочная площадка для самолетов. Наши знания о центральной части полярного бассейна весьма скудны. Мы лишь предполагали, что такие площадки вблизи полюса возможны.

Однако мы тщательно подготовились на тот случай, если посадочной площадки не окажется. Из участников экспедиции мы скомплектовали специальный парашютный десант. Руководимые мастером парашютного спорта капитаном Я. Д. Мошковским, пять человек должны были спрыгнуть на полюс с парашютами. Предполагалось, что им будет сброшено с самолета все оборудование (инструменты, аммонал и пр.), необходимое для расчистки аэродрома.

Экипажи всех самолетов прошли долгую и тщательную тренировку перед полетами. Они проходили курс слепых и ночных полетов, повышали свою квалификацию в вождении тяжелых многомоторных кораблей.

Накопленный опыт и тщательная подготовка создали у нас уверенность в том, что мечта человечества об овладении Северным полюсом будет наконец осуществлена. Эта уверенность оправдалась!

И. ПАПАНИН

В СЕРДЦЕ АРКТИКИ

ПЕРВЫЕ ЗИМОВКИ

Об Арктике, о работе в этом суровом, мало изведанном крае, я стал мечтать, едва только перешел к мирной жизни после многих лет, проведенных на фронтах гражданской войны.

Случай представился в связи с полетом на полюс «Графа Цеппелина». Я был назначен заведующим почтовым отделом на «Малыгине», которому предстояло встретиться с «Цеппелином» и обменяться почтой. Произошло это у Земли Франца-Иосифа, в бухте Тихой.

Когда началась подготовка ко второму году зимовки, я обратился к Отто Юльевичу Шмидту с просьбой включить меня в отряд бойцов за освоение советского Севера.

Меня назначили начальником экспедиции зимовщиков в бухте Тихой. Мы шли на «Малыгине». Нас, зимовщиков, было 20 человек. Мы рано вышли в море, и «Малыгин» в течение 14 дней пробивался сквозь тяжелые, грозные льды. Это было первое знакомство с суровым нравом Арктики. Все же до бухты Тихой добрались благополучно.

Бухта очень скоро приняла вид давно заселенного места. Мы выстроили ангар для са-

молетов, жилой дом, баню, научные павильоны.

Зимовщики с головой ушли в работу. Здесь изучали распространение радиоволн, атмосферное электричество и т. д. Полярная ночь прошла для всех нас незаметно — настолько мы были увлечены работой. Коллектив хорошо подготовился к весенним экспедициям по Земле Франца-Иосифа.

Весной, с появлением солнца, занялись организацией экспедиций. Одну группу людей отправили в Альджер. Предстояло как можно скорее организовать промежуточные базы для группы Федорова, которая отправилась зимовать на остров Рудольфа.

По литературе мы знали, что на Альджере имеется корм для собак, оставленный экспедицией Циглер — Болдвина в 1902 году. В течение восьми суток мы взрывали здесь ледники, пока не добрались до пеммикана (собачьего корма). Пеммикан этот мы разбросали по всем базам на пути к острову Рудольфа.

...Пятнадцать месяцев зимовали на Земле Франца-Иосифа. Потом вернулись в Москву. Отчитались. С чувством гордости выслушали отзыв Арктического института о нашей полярной станции, как об одной из лучших.

Свой отдых в Сочи я провел в мыслях о возвращении в Арктику. Вскоре мне посчастливилось быть организатором зимовки на мысе Челюскина.

Имея опыт первой зимовки на Земле Франца-Иосифа, я постарался эту экспедицию оснастить в техническом отношении как можно лучше.

Мы взяли с собой два небольших вездехо-

ПАПАНИН И. Д.

Герой Советского Союза, начальник дрейфующей зимовки „Северный полюс“.

да. Они сослужили нам огромную службу. При помощи вездеходов мы перетащили весь груз — более 1 000 тонн — с ледокола на берег. На вездеходах доставляли материал к площадкам строительства.

Мы выстроили два жилых дома — один для двадцати человек, другой для десяти, здание для электрической станции, продовольственный сарай, столовую, ангар. Установили радиостанцию, обсерваторию. Жилища были радиофицированы, и каждый зимовщик мог слушать передачу — у кровати его висела радиотрубка.

Очень скоро на мысе Челюскина вырос целый городок, жители которого были заняты кропотливой научной работой.

Зимовщики изучали территорию мыса. Они прошли на собаках 4 тысячи километров. Исследовали пролив Вилькицкого, район Таймырского озера, где экспедиция прошла путь, намеченный Норденшельдом, — от зимовки на мысе до реки Таймырки. Гидрологическая группа во главе со старшим гидрологом Мелешкой прошла на остров Гейберга, чтобы снять точную его карту.

С крупным багажом научно-исследовательской работы наша экспедиция возвратилась в Москву. Работа коллектива была хорошо принята. Нас всех премировали (мне лично досталась легковая машина «М-1»). Но лучшей, обязывающей меня на всю жизнь наградой я считаю присвоение моего имени гидрографическому судну в арктических водах.

НА ЛЬДИНЕ К ОСИ МИРА

Наша социалистическая страна достаточно богата, достаточно сильна, чтобы взяться за

разрешение самых смелых научных задач. И Главсевморпуть занялся организацией дрейфующей экспедиции.

Опыт моих первых зимовок дал мне смелость участвовать в такой зимовке. Я обратился по этому поводу к Отто Юльевичу Шмидту. Отто Юльевич встретил мое предложение одобрительно, и мне была поручена подготовка к зимовке на льдине, дрейфующей у Северного полюса.

Никто не закрывал глаза на трудности этого рискованного предприятия. Предстояла не обычная зимовка на Севере, когда у экспедиции всего вдоволь, все под руками, когда снаряжение, питание, аппаратура спокойно хранятся на складах, когда можно доставить лишних 10—15 тонн багажа и жить с удобствами. Льдина этого не позволяет!

Надо поселиться на постоянно передвигающейся льдине и жить на ней в течение довольно длительного периода. Из этого строились все расчеты. Все снаряжение экспедиции, запасы продовольствия, аппаратура вместе с людьми не могут превышать по весу 9 тонн.

План экспедиции был продуман до мельчайших подробностей. Находясь на полюсе, можно получить точные метеорологические данные о районе. Это значит получить в руки ключ для составления правильной синоптической карты мира.

Зимуя на льдине, мы можем точно выяснить, куда течение направляет огромные площади льда Ледовитого океана. Об этом идет большой и долгий спор среди профессуры, но никто не может правильно ответить на вопрос.

Кто предугадает, куда льдина занесет нас, где она выбросит нас? Никто. И в этом особенная трудность экспедиции. Можно предположить, что нас отнесет к Гренландии. Известно, как шел Нансен на своем «Фраме». Если льдина пойдет в таком же направлении, то будет очевидно, что ледяная кора океана идет с востока на запад.

Но возможно, что за полюсом течение обратное — с запада на восток — и лед движется к американским берегам. Пока это — загадка, и наша дрейфующая экспедиция сможет правильно разрешить ее и окончательно установить движение льда от оси мира.

На полюсе мы конечно оставим следы нашего пребывания. Мы водрузим здесь знамена великой Советской страны, где задачи науки подняты на недосягаемую высоту. Мы оставим на полюсе шелковый флаг с силуэтом вождя народов товарища Сталина, организатора побед социализма, флаг с гербом Советского Союза и флаг организации, осваивающей Арктику, — Главсевморпути.

Наша программа научных работ довольно большая. Каждую десятидневку мы будем определять координаты нашей зимовки и сообщать сведения в Москву. Мы имеем специальные приборы для изучения силы тяжести на Северном полюсе. В полярную ночь сделаем зарисовки северных сияний.

Гидробиологические наблюдения над планктоном, изучение животного мира, наледной флоры, солености воды — эти благодарнейшие задачи мы ставим перед собой на период зимовки.

Все наши наблюдения и изучения мы по

радио будем передавать в Арктический институт.

Советские экспедиции лишены каких бы то ни было элементов легкомыслия и авантюризма.

КАК МЫ ГОТОВИЛИСЬ

Наше правительство, одобрившее эту экспедицию, прежде всего потребовало, чтобы в районе дрейфа была создана прочная материально-техническая база. Без этого немыслимо пуститься в рискованное путешествие.

Такая база уже создана на острове Рудольфа. Я принимал непосредственное участие в организации ее. Сюда ледокол «Русанов» двумя рейсами доставил большой груз. На острове организована мощная станция, где сейчас зимуют опытнейшие полярники.

Здесь находятся люди, прошедшие боевое крещение в Арктике. Многие из них зимовали со мной на Земле Франца-Иосифа и на мысе Челюскина: комсомольцы Пыпин, Латыгин и Стороженко, парторг Агеев, шеф-повар Курбатов, каюр-плотник Зуев, плотники Лебедев, Болдин и другие.

Уже одна подготовка этой базы показала, сколь серьезна наша задача. «Русанов» с трудом пробирался к острову Рудольфа сквозь грозные льды. Бывало за пять суток ледокол продвигался только на полкилометра. То и дело приходилось применять аммонал и взрывать льды.

С необычайными трудностями происходила разгрузка ледокола. Но коллектив показал себя в буквальном смысле слова героическим. С неослабевающей энергией люди пере-

таскивали по ледникам и торосам за 4 километра грузы с ледокола.

На острове построены два жилых дома, радиостанция, радиомаяк, гараж, баня, два технических склада, продовольственный склад, скотный двор. Подготовлен аэродром и подвезены к нему запасы горючего. Построена также передвижная слесарная мастерская на санях, которую трактор может доставить куда понадобится.

Остров Рудольфа вполне готов к принятию пяти самолетов. Запасы продовольствия достаточные. Остров стал надежной базой.

Снаряжению самой экспедиции было уделено исключительное внимание.

Одежда зимовщиков, как показали зимовки на Земле Франца-Иосифа и мысе Челюскина, всегда оставляет желать лучшего. Мы учли, что от ее качества зависит успех нашего сложного дела.

Вот каков наш костюм. Для ног имеются пушистые меховые лепты (чулки). Рубахи и штаны сделаны из меха оленя-пыжика, причем сшиты они мехом внутрь. Мездра, обращенная наружу, предохраняет одежду от отсырения. Рубаха снабжена чехлом, который можно снимать и проветривать. Чтобы в палатке нам было удобно работать, мы имеем замшевые жилеты, подбитые мехом. Белье сделано из тонкой мериносовой шерсти. Спальные мешки — из отличного волчьего меха.

Палатка, то есть домик на льдине, любопытно сконструирована. Она состоит из четырех слоев: первый слой — брезент, два следующих слоя — гагачий пух и наконец четвертый слой — тоже брезент. Окна сделаны

по типу морских иллюминаторов и снабжены небьющимися стеклами. Входная дверь — резиновая, надувная — также обшита волчьим мехом. В палатке имеется также тамбур с алюминиевым каркасом — нечто в роде коридорчика.

У каждого из нас есть малица. Поверх малицы мы надеваем хухру. Малица сшита мехом внутрь, а хухра — мехом наружу. Снабдили нас двумя видами головных уборов: ушанкой из пыжика и ушанкой из росомахи. Особенность этих уборов в том, что они сохраняют тепло при любых условиях.

Питание на льдине строго продумано и подготовлено московским институтом инженеров питания. Нам нужны довольно большие запасы в расчете на длительное пребывание на льдине (год-полтора).

Есть у нас достаточные запасы паюсной икры, масла, плавленого сыра, таблетки свежей капусты, готового борща, щей, горохового и перлового супа. Есть кисель, компот, чай, какао, кофе.

Директор совхоза «Ленинские горки» тов. Тетерин вместе с коллективом совхоза приготовил для нашей экспедиции прекрасную свиную колбасу. Фабрика детского питания им. Бельского снабдила нас 150 кг. пельменей из отборного мяса, 100 кг. сырья для свиных и говяжьих отбивных котлет. Та же фабрика преподнесла нам в подарок торт весом около пуда и приготовила для нас 10 кг. лимонного сока, выжатого из 500 лимонов.

Мы надеемся к тому же разнообразить свое меню мясом белого медведя, — нет сомнения, что этот обитатель Арктики навестит нашу дрейфующую организацию.

Как видите, выбор питания у нас богатый и вкусный...

Два раза в день, в обед и ужин, мы будем получать горячую пищу. Кухня у нас очень удобная, она легка и портативна. Для экспедиции специально изготовлены примусы, снабженные бесшумными горелками. Кухня будет одновременно обогревать палатку. Топливо у нас двух видов — керосин для кухни и бензин для радиостанции. От специального отапливания палатки мы должны отказаться. Запас топлива, который мы смогли взять с собой, позволяет тратить полтора килограмма в сутки.

Мы целиком полагаемся на нашу прекрасную одежду. Мы не можем даже покрывать палатку снегом, так как она должна быть подвижной; всегда возможно сжатие льдов, которое заставит нас быстро сниматься с места.

Придется надолго забыть и о ванне, и о душе. Ничего не поделаешь, таких коммунальных удобств на льдине не предвидится! Чтобы приготовить ведро воды в Арктике, требуется 7—8 ведер снега. Слишком много топлива надо расходовать на это. К тому же в нашей палатке будет довольно низкая температура. Раз в десятидневку, когда будем обрабатывать научные материалы, мы лучше нагреем палатку и позволим себе роскошь протереть тело спиртом.

ЛЮДИ И ТЕХНИКА НА ЛЬДИНЕ

Состав нашей экспедиции подобран тщательно. Это люди, закаленные в боях с Арктикой.

Вот Кренкель. Всем известен этот герой челюскинской эпопеи. Он успел как следует вкусить все прелести сурового Севера и хорошо закалил себя в борьбе с ними. Кренкель — замечательный радист. Он безусловно обеспечит нам отличную связь с землей.

Ширшов, гидробиолог и гидролог. Прекрасный товарищ, молодой талантливый советский ученый. Это человек, горящий желанием все свои знания и всю энергию отдать служению нашей социалистической родине.

Федоров, магнитолог и астроном. Этого молодого ученого я знаю лучше других. Он был моим помощником по научной части во время зимовки на Земле Франца-Иосифа. Федоров не раз показывал свою преданность родине и не раз премирован за работу.

С этой тройкой отважных людей не страшно браться за любое сложное, пусть даже связанное с опасностью для жизни, но важное для нашей родины дело.

Прежде чем отправиться на льдину, мы прошли серьезную тренировку. Под Москвой на снежном поле, в стороне от Калужского шоссе, мы расположились в нашей палатке, словно посреди ледяных торосов. Мы проверили все наше снаряжение. Установили радиостанцию, ветряк, который дает энергию для фонариков. В течение семи дней мы проверяли себя в этой необычной обстановке, приспосабливаясь к жизни в новых условиях.

Мы разработали распорядок предстоящей жизни на льдине. Дежурство на льдине будет круглосуточное. Каждый участник экспедиции будет дежурить 4 или 6 часов. Этот дежурный будет наблюдать за сжатием и пере-

движкой льда, вести метеорологические наблюдения.

Весь наш состав так подготовлен, что каждый из нас может вполне заменять другого. Меня, скажем, может заменить Кренкель, Кренкеля — Федоров, а Федорова могут заменить я и Ширшов.

Вставать мы будем в восемь утра. В девять — завтрак, который готовит дежурный по кухне. Затем — научно-исследовательская работа, передача очередных метеосводок и т. д.

Отлучаться далеко от палатки мы не собираемся. Но если появится большая трещина, то постараемся проследить ее начало, изучить движение льда, измерить толщину его.

На расстоянии 200—250 метров мы организуем запасные базы. К каждой такой базе будет вести несколько дорог, в разных направлениях. У нас всегда должен быть выход, если какая-нибудь дорога выйдет из строя. Наготове будет и поле для переселения в случае, если под палаткой пройдет трещина.

На базах мы будем хранить неприкосновенные запасы горючего, питания. Здесь же будет и запасная кухня.

Невдалеке от палатки всегда будут наготове две площадки для самолетов. Если понадобится снять нас со льдины, то можно будет воспользоваться этим же аэродромом.

Ленинградская лаборатория, руководимая тов. Гауфманом, построила для нас комбинированную радиостанцию с коротковолновой и длинноволновой связью. Радиостанция легка и портативна, а мощность ее, надеемся, позволит нам слушать Москву.

Научная аппаратура разрабатывалась виднейшими специалистами при участии членов нашей экспедиции Ширшова и Федорова. Приборы в пять-шесть раз легче тех приборов, которые обычно применяются для арктических экспедиций. По качеству аппаратура превосходит некоторые заграничные образцы. Можно привести как пример вертушку для изучения течения, — наша куда легче немецкой и в отличие от той может работать при низких температурах. Все приборы испытаны и проверены. Точность их обеспечена.

*

Я горжусь тем, что на долю нашего небольшого коллектива выпала такая почетная, хоть и трудная, задача расшифровать белое пятно Северного полюса, проникнуть в самое сердце Арктики.

ГЕНЕРАЛЬНАЯ РЕПЕТИЦИЯ

Об экспедиции на Северный полюс в период ее подготовки знали немногие.

В третьем этаже старого Гостиного двора, в Рыбном переулке, в маленькой комнате помещался штаб экспедиции. В соседних комнатах стучали машинки, щелкали арифмометры, сновали посетители обычного московского учреждения.

На узкой лестнице с затоптанными каменными ступеньками иногда создавались «пробки» — это было, когда мы тащили образцы меховой одежды. Посетители, одобряя ее качество, говорили: «Ну, в такой одежде, пожалуй, и на Северном полюсе не замерзнешь». Шутя, сами не подозревая этого, они своим замечанием попадали в цель...

По мере выполнения заказов на одежду, приборы и экспедиционное снаряжение в маленькой комнатке становилось все теснее. Груды меховой одежды, образцы тары, бинокли, ножи, табак, керосиновые печки, посуда, обувь, белье, фотоаппараты придавали комнате вид не то филиала Мосторга, не то военного лагеря.

Здесь подготовлялась экспедиция.

Старая истина гласит, что тщательная подготовка — это три четверти успеха всей экспе-

КРЕНКЕЛЬ Э. Т.

Радист дрейфующей зимовки „Северный полюс".

диции. Подготовка к ней велась с апреля 1936 года. На дрейфующем льду надо не только жить, хотя бы с минимальными удобствами, но и работать. Трудно сказать, на что следовало больше всего обратить внимание. Для того чтобы работать, надо быть сытым и одетым. Для того чтобы дать о себе знать, должны безупречно работать астрономические приборы и радиостанция. Жилище — палатка — являлось также чрезвычайно важной частью подготовки к экспедиции.

В таком деле, как экспедиция на полюс, со стороны видна лишь героика. На самом деле это — настойчивая работа, вплоть до продумывания всяких мелочей. Нужно знать, где и что можно заказать. Книжка экспедиции с перечнем телефонов содержит номера от Госплана СССР до мастерской валенок. Все снаряжение должно было отвечать самым строгим требованиям, чтобы оправдать себя в суровых условиях Северного полюса.

Как жаль, что ученые еще не выдумали питательных пилюль! Почти треть всего нашего груза составляло продовольствие. Бессмысленно было бы везти на самолетах обычное продовольствие в обычной таре: мы взяли с собой несколько десятков запаянных жестяных банок весом по 45 килограммов. В банке упакован полный ассортимент продовольствия для 4 человек на 7—8 дней.

В разработке режима нашего питания деятельное участие принимал Московский институт инженеров общественного питания. Желтая, твердая, как камень, плитка — это порция готового горохового супа на двоих. Такая же плитка, но красная — кисель. Специальные конфеты из шиповника содержат

большое количество витаминов «С». Кофе, чай, какао представлены в виде небольших брикетов. Яйца и молоко — в порошке. Хлеб в нашей палатке вряд ли придется печь, поэтому мы взяли сухари с 30 процентами мясного порошка. Одним словом, будем питаться по всем правилам науки, не теряя надежды, что наши желудки переварят эти полчища витаминов.

Чтобы не чувствовать себя подопытными кроликами, мы взяли с собой и нормальные продукты — пельмени и колбасу. 3 тысячи кур прекратили свое земное существование, чтобы в сушеном, порошкообразном виде попасть на Северный полюс.

Своего рода шедевром является наше обиталище — палатка.

На ее каркас надеваются различные чехлы. Первая покрышка сделана из легкой водонепроницаемой парусины. Затем идет шелковый чехол голубого цвета. Это — своего рода огромное стеганое одеяло на гагачьем пуху. Таких чехлов два. Они изготовлены артелью, где большинство — работницы. Их потрясло общее количество гагачьего пуха (17 килограммов). «В приданое купеческим дочкам раньше шили такие одеяла», вспоминали старые работницы.

Четвертым и последним идет чехол из крепкой, выкрашенной в черный цвет парусины.

По сторонам палатки крупными буквами написано: «СССР. Дрейфующая экспедиция Главсевморпути 1937 года». На торцевой стороне — серп, молот и звезда.

19—25 февраля 1937 года состоялась генеральная проба палатки, одежды, продовольствия и радиостанции.

По улицам Москвы двигался грузовик, ощерившийся дюралевыми трубами, разобранными нартами, радиомачтами и т. д. Вряд ли москвичи догадывались, что это — имущество экспедиции на Северный полюс. За Москвой, на территории радиоприемного пункта Севморпути, вдалеке от любопытных взоров, мы разбили свою палатку, установили ветряк и радиомачты. Дребезжащая груда дюралевых труб вызвала у нас сначала легкую грусть. Однако мы быстро разобрались, и через два часа палатка была готова.

Внутри палатки — две двухярусные койки, а между ними — откидной столик. Направо от входа — стол радиостанции. Наверху — радиоаппаратура, внизу — аккумуляторы. Налево — кухня.

Была собрана радиостанция, включены рубильники. Мягко, почти неслышно (не буду мешать товарищам в ночное время!), приятным баском зажужжал умформер, питающий передатчик. Стрелки приборов показали, что все в порядке. При работе на мощности в 20 ватт удалось установить хорошую двустороннюю связь с Брянском, Могилевом, Киевом, Одессой, Тбилиси, Саратовом, Казанью и Свердловском.

Работая позывными сигналами челюскинского лагеря Шмидта — «RAEM», я получал приветствия от коротковолновиков. Товарищи и не подозревали, что они участвуют в опробовании аппаратуры для Северного полюса. Хотя и с запозданием, но благодарю всех радиолюбителей, имевших со мной связь с 19 по 25 февраля.

20 февраля нас посетили О. Ю. Шмидт и С. А. Бергавинов. Первый совет Отто Юльеви-

ча был таков: на ночь, залезая в спальный мешок, обязательно раздеваться до белья и отнюдь не спать в верхней одежде. Правда, одевание и раздевание на холоде неприятно, но зато так гораздо лучше спится в мешке.

Вместе с О. Ю. Шмидтом мы обсудили такой серьезный вопрос, как мытье. Приготовление воды, к сожалению, связано с расходом горючего, а поэтому на регулярные ванны рассчитывать не приходится. Мы будем обтираться смесью спирта с водой.

В дни генеральной репетиции обед вдохновенно стряпал Иван Дмитриевич Папанин. В номенклатуре «Нарпита» таких блюд, которые он готовил, нет, да это было бы, пожалуй, и невыгодно для предприятий «Нарпита», так как, поев один раз в сутки, о еде больше не думаешь, — настолько все сытно и вкусно.

Мы ждали летной погоды и старта на Се-
вер.

Е. ФЕДОРОВ

ГДЕ НЕТ ДОЛГОТЫ

С того момента, как наша экспедиция высадится на полюс, и до той минуты, когда по прошествии многих месяцев самолеты снимут нас с дрейфующей льдины, должна быть проделана огромная научная работа. На мою долю приходятся геофизические исследования: магнитные наблюдения, измерение силы тяжести и градиента атмосферного электричества, а также изучение полярных сияний. Помимо этого я вместе с остальными сотрудниками экспедиции буду производить метеорологические и ряд других наблюдений.

Особо ответственной частью возложенной на меня работы являются астрономические наблюдения. Мне предстоит определять координаты лагеря экспедиции. Эти координаты то и дело будут меняться, так как лагерь мы разобьем на дрейфующей льдине. Чтобы успешно выполнять программу научных работ, мы всегда должны знать, где находимся в тот или иной момент. Для успеха экспедиции это такое же необходимое условие, как и хорошо налаженная радиосвязь.

Определять координаты лагеря мы будем, главным образом, астрономическим путем. Это очень серьезная работа; естественно, что она обеспечена большим запасом инструмен-

ФЕДОРОВ Е. К.

Магнитолог и астроном дрейфующей зимовки „Северный полюс".

тов. Основным прибором является астрономический теодолит фирмы «Вильд». Мы остановили свой выбор на нем, как на максимально компактном, легком и в то же время достаточно точном. Тут следует отметить, что астрономическое определение днем, при солнце, возможно лишь с точностью, примерно, до 0,5 километра. Ночью, при звездах, определение будет более точным, допускающим ошибку лишь на 200—300 метров.

В том случае, если основной прибор почему-нибудь выйдет из строя, мы будем пользоваться маленьким магнитным теодолитом, при помощи которого также можно делать астрономические определения. Наконец на случай вынужденного пешего перехода мы запаслись миниатюрным авиационным секстантом. Он чрезвычайно мал и легок.

Надо сказать, что астрономические наблюдения связаны с довольно серьезными вычислениями. Мало измерить, скажем, угол между светилами, — надо еще произвести ряд сложных вычислений, чтобы получить координаты, то есть широту и долготу. Каждый из участников нашей немноголюдной экспедиции будет, понятно, очень дорожить временем. Чтобы разгрузить себя от излишней технической работы, мы постарались как можно больше упростить вычисления, заранее заготовив вспомогательные таблицы, графики, номограммы. Тут была проделана немалая работа. С помощью Астрономического института были разработаны номограммы и вспомогательные таблицы, которые не только позволяют свести вычисления к минимуму, но и обрабатывать астрономические определения таким членам нашей экспедиции, ко-

торые менее сведущи в астрономии, нежели я, специально включенный в состав зимовщиков на полюсе для производства таких работ. Это далеко не лишняя предосторожность: ведь я могу заболеть или случайно отделиться от экспедиции. Между тем наш лагерь не может остаться без астрономических наблюдений. С помощью заранее разработанных таблиц и номограмм такие наблюдения смогут произвести и биолог Ширшов, и начальник экспедиции Папанин.

Пока нам будет виден хотя бы краешек солнца или пока на небе будут звезды, успех астрономических наблюдений обеспечен. Если же наступит полная темнота и мы не будем видеть светил,— координаты придется определять по счислению, как это делают на корабле. Впрочем, на корабле такие определения произвести легко, ибо капитан знает, куда он идет, знает скорость и курс судна. Мы же будем лишь приблизительно знать и скорость движения, и курс дрейфующей льдины.

Астрономические определения будут в значительной мере затруднены тем, что лагерь предстоит разбить на полюсе, где... нет долготы (а есть одна только широта) и времени суток! А раз так, то возникнут какие-то астрономические «фокусы», которые как будто бы должны осложнить нашу работу. Когда же продумаешь все до конца, выходит наоборот: в ряде случаев астрономические наблюдения на полюсе будут даже проще. В самом деле, на полюсе ветер, например, всегда дует с юга, ибо, куда бы мы ни повернулись, для нас повсюду будет юг.

Я сказал, что на полюсе нет времени суток.

И впрямь, нам придется жить «ни по какому» времени: для нас не будет действительно ни московское, ни гриничское, ни нью-йоркское время. Впрочем, это безразлично: методы обработки астрономических наблюдений мы заранее приспособили к полюсным условиям.

Второй частью моих работ явятся наблюдения над земным магнетизмом. Как известно, земля имеет магнитное поле, благодаря чему стрелка компаса отклоняется в определенную сторону. Земля как бы является магнитом, причем в разных местах магнитное поле различно. Если стрелке компаса придать вертикальное положение, то в различных пунктах земного шара она будет поворачиваться к земле под разными углами. В средних широтах этот угол равен, примерно, 60°, а на магнитном полюсе—90°. Значит, там стрелка упрется прямо в землю. В том же районе, где нам предстоит работать, угол составит около 80°.

Земля намагничена неправильно, неравномерно. Для того чтобы иметь возможность плавать на кораблях, летать на самолетах или вести топографические изыскания, необходимо знать склонение компаса. В различных пунктах земного шара это склонение различно. Для того чтобы его знать, делают магнитную съемку, то есть производят магнитные определения в различных точках земного шара и строят карту распределения склонений: чертят так называемые «изогоны». Магнитными картами пользуются штурманы судов, летчики, топографы. Без магнитных карт не может быть навигации, ибо навигаторы пользуются магнитными компасами, а

пользоваться этим инструментом нельзя, если не знаешь магнитного склонения.

Понятно, что для Центральной Арктики магнитных карт еще не делали. Значит, одной из задач нашей экспедиции является составление такой карты в околополюсном районе. Когда такая карта будет готова, штурман воздушного корабля впервые уверенно поведет самолет в высоких широтах. Большое значение наша карта будет иметь и для морской навигации в Арктике, и вообще для изучения географического распределения земного магнетизма.

Магнитное поле на земле никогда не бывает статичным,—оно все время колеблется, причем колебания эти бывают правильные, систематического характера, и неправильные, называемые «магнитными бурями». Природа этих колебаний тесно связана с режимом верхних слоев стратосферы. Это очень мало изученная часть большого комплекса электромагнитных явлений, влияние которых сказывается в самых различных отраслях. В частности, магнитные колебания сказываются на радиосвязи. Различные радиоволны по-разному проходят через стратосферу в зависимости от режима, который господствует там в тот или иной момент. Те же слои стратосферы определяют границу спектра, который мы получаем на земле, то есть опять-таки существенным образом влияют на энергетический баланс атмосферы.

Для изучения этих явлений на земле повсюду оборудуются магнитные обсерватории, постоянно регистрирующие колебания магнитного земного поля. В Арктике подобные наблюдения особенно интересны, так как там

колебания магнитного поля неправильны больше, чем где бы то ни было, так как там очень часто случаются сильнейшие магнитные бури. А это отражается не только на радиосвязи, но и на воздушной и на морской навигации, ибо во время магнитной бури штурман не может верить компасу.

Изучая во время нашей экспедиции магнитные вариации, мы восполним значительный пробел в науке, так как и в этой области Центральная Арктика представляет еще загадку. Мы берем с собою такие приборы, которые позволяют нам определить, хотя бы и не с максимальной точностью, характер вариаций земного магнетизма. Короче говоря, мы имеем в своем распоряжении миниатюрную магнитную обсерваторию.

Наконец мы будем наблюдать полярное сияние. Эти сияния, как и магнитные вариации, являются своеобразным вестником тех явлений, которые разыгрываются в верхних слоях стратосферы. При каких условиях происходит такое свечение, каково взаимодействие этого явления с колебаниями магнитного земного поля, — вот вопросы, решение которых представляет большой интерес для науки.

Полярное сияние мы будем наблюдать лишь визуально, без применения приборов. Эту работу нам предстоит проводить одновременно с наблюдениями над погодой, то есть ежечасно.

У нас намечены круглосуточные вахты. Такие вахты необходимы не только для того, чтобы постоянно наблюдать погоду и полярные сияния, но и для того, чтобы всегда быть на-чеку, чтобы не прозевать резких изменений в состоянии льда, чтобы всегда быть го-

товыми эвакуировать лагерь, если обстоятельства нас вынудят к этому. А коль скоро дежурный будет следить за состоянием льдов, его следует нагрузить какой-то научной работой, чтобы ни один час бодрствования участников научной экспедиции не пропал даром.

Наблюдения над атмосферным электричеством занимают в программе работ экспедиции сравнительно небольшое место. Мы сделаем лишь несколько измерений суточного хода градиента потенциала атмосферного электричества. Подобное наблюдение следует проводить только в ясные и тихие дни.

Далее идут гравитационные измерения. Как известно, сила тяжести в разных местах Земли различна. Это зависит от многих причин. Наша Земля неоднородна. Ее масса распределена неравномерно. В одних местах земная кора сложена из более тяжелых пород, в других — из более легких. И это, в частности, вызывает аномалии силы тяжести. Следовательно, измерение силы тяжести в различных точках земной поверхности даст возможность сделать очень серьезные выводы. Прежде всего, это позволит точно вычислить фигуру Земли, которая, как известно, не шар и строгой формы не имеет. Для того чтобы определить ее своеобразную форму, требуется измерить силу тяжести в различных точках земной поверхности. Понятно, что силу тяжести на полюсе еще не измеряли, а между тем полюс, как один из концов земной оси, играет чрезвычайно существенную роль в составлении точной гравиметрической карты земного шара. Сила тяжести измерялась на дрейфующем льду во время экспедиции Нансена на «Фраме», но эти измерения были сделаны очень

давно и при помощи отсталой техники: для нас они теперь недостаточно точны. Производил гравитационные измерения и Жонголович, когда он плавал на «Садко». Во время этого рейса была проделана чрезвычайно кропотливая и точная работа. Но, к сожалению, измерения, произведенные Жонголовичем, простираются только до 83°.

Какова программа вахтенных суток в нашем лагере? Пока самолеты не будут окончательно разгружены, мы в первую очередь займемся астрономическими наблюдениями, чтобы определить, куда мы сели. Ведь с воздуха точно определить координаты гораздо труднее.

Много придется поработать, чтобы собрать воедино все наше хозяйство, доставленное на нескольких самолетах. Как можно скорее мы наладим радиостанцию, чтобы до материка донеслась успокоительная весть о нашем благополучном прибытии на полюс.

Затем мы начнем искать наиболее подходящее для лагеря ледяное поле. Надо, чтобы такое поле было достаточно надежным, чтобы лед оказался максимально толстым. Выбор надо остановить на такой льдине, которая смогла бы противостоять напору других ледяных полей и крошила бы их, отнюдь при этом не разрушаясь сама. Закончив выбор места для лагеря, на что, конечно, уйдет несколько суток, мы приступим к разбору имущества и установке капитальной палатки. Только после этого начнется регулярная научная работа.

Что касается нашего личного багажа, то он сведен к необходимому минимуму. В этот минимум обязательно входит литература. Лично

я накупил английских книжек, которые мне труднее, а следовательно и дольше, читать, чем русские. Таким образом я обеспечил себя чтением на большой срок. Кроме того я захватил с собой произведения Ленина и Сталина, а также Пушкина, Горького и Джека Лондона.

В лагере мы рассчитываем на электрическое освещение. У нас есть портативный, но достаточно мощный ветродвигатель. При его помощи мы будем заряжать аккумуляторы радиостанции и получать электроэнергию для освещения палатки. В «торжественных» случаях мы будем включать автомобильную лампочку в 20—25 ватт, а когда окажется недостаток в энергии, пустим в ход лампочки от карманных фонарей. Если несколько таких лампочек включить одновременно, то каждый из нас с успехом сможет работать в палатке.

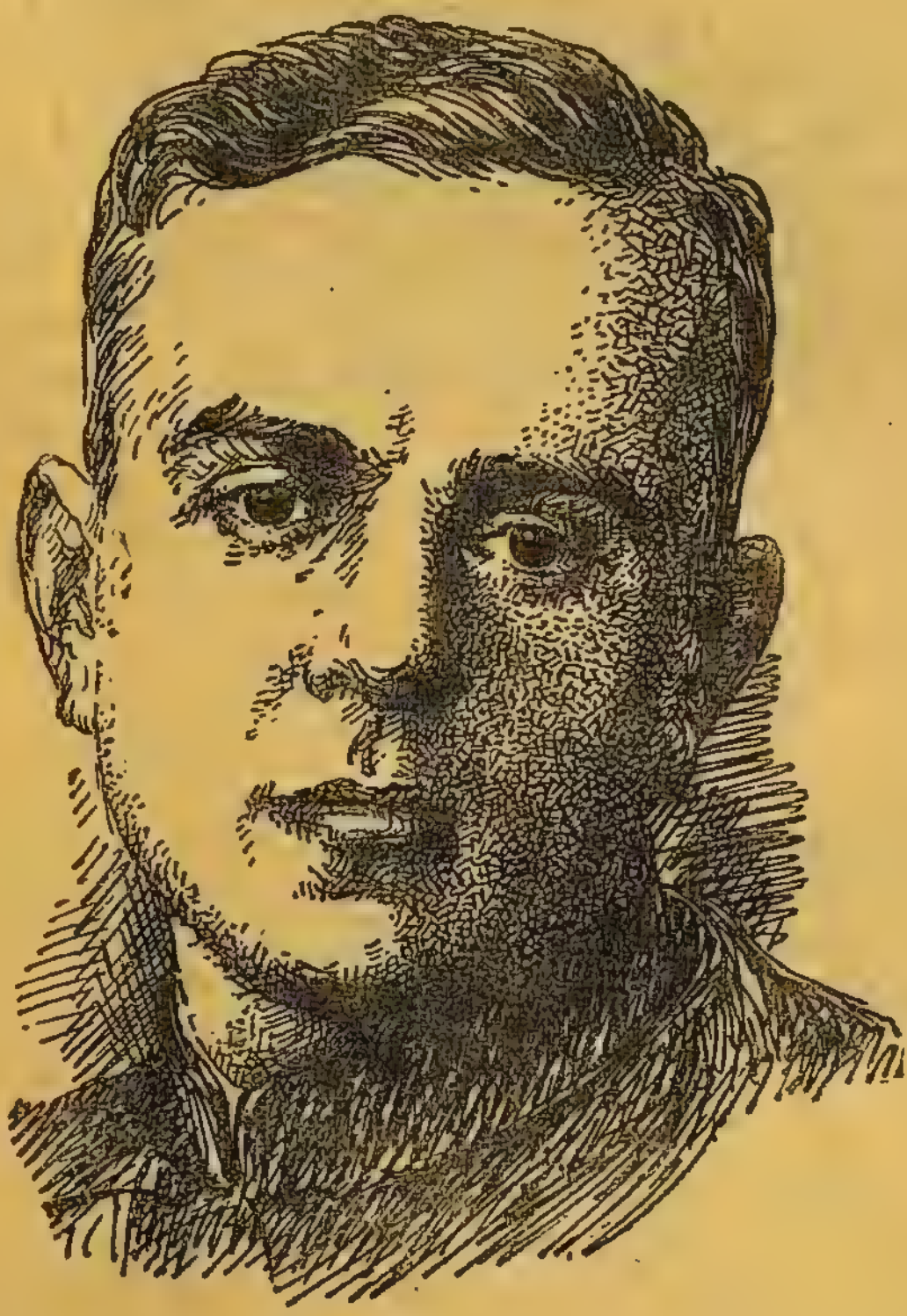
Работа предстоит большая, ответственная, но в то же время и чрезвычайно интересная. О трудностях ее читатель узнает лишь позже, когда мы вернемся на Большую землю и подробно расскажем о небывалой зимовке на Северном полюсе.

МЫ НАЧИНАЕМ РАБОТАТЬ

В сущности говоря, самое трудное уже сделано. Мы с Папаниным часто говорили, что наш отдых начнется после того, когда мы будем уже на полюсе. У Папанина есть хорошая поговорка: «Тяжела не зимовка, а тяжела подготовка». К нашей зимовке мы готовились ровно год, и всякий раз нам казалось, что начали мы готовиться только вчера.

Так как на полюс нам предстояло попасть по воздуху, на самолете, то нужно было всячески уменьшить вес запасов и оборудования. Продолжительность зимовки—год. А для грузов нам дали лимит в 9 тонн, считая живой вес участников, годичный запас продовольствия и топлива, жилую палатку, радиостанцию, аппаратуру для научной работы и все необходимое для существования и продуктивной работы четырех человек в условиях дрейфующих льдов.

Так как мы едем не отдыхать, а работать, то главное в наших грузах — аппаратура. Прежде всего — очень удачно сделанная радиостанция. Весит она около 400 килограммов (2 комплекта), снабжена ветродвигателем, бензиновым двигателем, ручным двигателем, аккумуляторами, набором инструментов и двумя мачтами. Радиостанция будет работать



ШИРШОВ П. П.

Гидробиолог и гидролог дрейфующей зимовки „Северный полюс".

на длинных волнах. Аккумуляторы заряжаются энергией ветродвигателя. При размахе крыльев в 3 метра ветряк весит всего 53 кг. Это очень небольшой вес.

Зимовка на полюсе производится впервые, поэтому мы собираемся максимально использовать ее для научных работ. В сущности говоря, наш лагерь является полярной станцией и отличается от обычных станций только тем, что доставлен он на место по воздуху и находится на дрейфующем льду. Мы собираемся давать на берег регулярные сведения о погоде в высокой Арктике. Для этого четыре раза в сутки будем вести метеорологические наблюдения, с тем чтобы на берегу их включали в общую синоптическую сводку погоды. Это поможет метеорологам давать долгосрочные прогнозы погоды и для Европы, и для Азии.

В плане наших работ стоят также и гидрологические наблюдения. Через каждые 25—30 миль, пройденных дрейфующим льдом, мы будем устраивать так называемые «глубоководные гидрографические станции». Здесь нам удастся брать пробу воды на соленость и кислород и определять температуру воды по всем горизонтам от поверхности до глубины в 4 тысячи метров. Так, мы узнаем, что представляет собой неизведанный Центральный полярный бассейн, какого происхождения вода в этой глубокой котловине Ледовитого океана, как распределяется здесь полярная вода, атлантическая вода и т. д. Для изучения приливо-отливных явлений будет работать так называемая «суточная станция», которая установит вертикальные колебания солености и температуры. Такого рода коле-

бания есть следствие волн приливо-отливного происхождения.

Для всех этих работ пришлось заново сконструировать множество приборов. Обычное гидрологическое оборудование нам не пригодилось — слишком тяжелое. Лебедку, например, пришлось рассчитать не на механическую силу, а на ручную. Весит она 50 кг. На барабан лебедки наматывается 4—4½ тысячи метров тросика. Гидрологические станции на глубине 4 тысяч метров явятся для нас довольно тяжелым развлечением. Подъем лота в 20 кг. с глубины в 4 тысячи метров займет два с половиной часа при работе двух человек посменно.

Наша гидрологическая лаборатория помещена в трех ящиках. Самый большой ящик помещен между двумя койками, верхней и нижней. В часы работы койки обвешиваются мехами, образуя небольшую камеру, где можно нагреть пробу до нужной температуры. Работать придется, сидя на корточках.

Мы будем вести также и гидробиологические работы. В течение всего года будем изучать планктон, населяющий толщи моря. Это поможет выяснить условия жизни в своеобразных и крайне суровых условиях высокой Арктики. Планктон будем собирать по всем горизонтам от глубины до поверхности. Здесь впервые будет применен новый и чрезвычайно любопытный спектро-калориметрический метод. Для того чтобы «привязать» гидрологические, биологические и магнитные наблюдения к определенным географическим точкам, астроном Федоров взял целую серию астрономических приборов. Прежде всего — универсальный теодолит «Вильд». Когда ра-

бота будет налажена, нам удастся определять свое местонахождение с большой точностью. Федоров будет вести и магнитные наблюдения, изучать явления атмосферного электричества, а также проводить гравитационные работы, то есть измерять силу земного притяжения. Последняя работа чрезвычайно интересна именно здесь, где приплюснутость земли должна быть наибольшей.

Так как состав нашей зимовки невелик, мы применяем принцип дублирования специалистов, то есть замены товарищей на время болезни. Если, например, заболеет астроном Федоров, то его работу могу взять на себя я, сможет выполнить ее и Папанин. Радиста может заменить астроном, а меня—тот же астроном или Папанин. Метеорологические наблюдения несут все зимовщики по вахтам.

Врача у нас нет. Его обязанности пришлось взять на себя мне. Как-никак, я — биолог. Прошлым летом, осенью и нынешней зимой я проходил медицинскую подготовку под руководством врача Севморпути Чечулина. Сначала он приучал меня к виду крови, таскал на операции, а потом я начал работать в хирургическом кабинете на положении санитара. Научился делать перевязки и несложные хирургические операции, например, разрез больших нарывов. Делал анестезию перед мелкими операциями, принимал участие в даче общего наркоза. Приходилось обрабатывать свежие раны, зашивать их, накладывать и снимать швы. В случае необходимости смогу совершить ампутацию при обмораживании. Совершал операции переливания крови,—доктора говорили, что получалось не хуже, чем у сестры или даже врача. Научился выслу-

шивать сердце, легкие, всякие хрипы при бронхите, гриппах и плевритах. Словом, за время этих занятий я получил практику в объеме знаний амбулаторного фельдшера.

Вот все, что я могу пока рассказать о нашей зимовке. Остальное можно будет узнать из будущих наших радиосообщений. В течение года мы готовились к зимовке. Теперь начинаем работать. И, пожалуй, Папанин прав. Эта работа покажется нам настоящим отдыхом.

ХРОНОЛОГИЯ ПУТЕШЕСТВИЙ К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ

* В 1773 г. Константин Джон Фипс на кораблях „Race Horse“ и „Carcass“ достиг 80° 48′ северной широты.

* 82°45′ северной широты достиг Эдуард Парри на пароходе «Гекла» в 1827 г.

* На судне «Адвенс» отправилась в 1853 г. экспедиция Элиас Кент Кэна, достигнув 81°22′ северной широты.

* В 1861 г. Исаак Гейс на шхуне «Соединенные Штаты» дошел до 81°30′ северной широты.

* В 1868 г. Норденшельд на пароходе «София» достиг 81°42′ северной широты.

* На пароходе «Полярис» в 1870 г. отправилась экспедиция Чарльза Френсиса Голла, дойдя до 82°16′ северной широты.

* Карл Вейпрехт и Юлиус Пайер на корабле «Тегеттгоф» вышли в 1872 г. Они достигли 77° северной широты.

* Георг Нэрс на пароходах «Алерт» и «Дисковери» отправились на полюс в 1875 г., достигнув 82°27′ северной широты.

* Маркхам, помощник Нэрса, в 1876 г. достиг 83°20′ северной широты.

* Экспедиция Джорджа Де-Лонга в 1879 г. на корабле «Жаннета» достигла 77° северной широты.

* В 1881 г. на пароходе «Протей» экспедиция Адольфа Грили и Локвуда достигла 83°24′ северной широты.

* В 1893 г. Фритьоф Нансен отправился на корабле «Фрам» и достиг 86° 14′ северной широты...

* Саломон Август Андрэ, Нильс Стриндберг и Кнут Френкель долетели на воздушном шаре «Орел»

в 1897 г. до 82°56′ северной широты, но шар разбился, и стратонавты погибли.

* В 1899 г. отправилась экспедиция герцога Абруцкого на корабле «Стелла Поляре». Каньи, помощнику Абруцкого, удалось на санях пройти до 86°32′ северной широты.

* На судне «Рузвельт» вышла в 1909 г. экспедиция Роберта Пири. Пешком Пири дошел до полюса и через несколько часов покинул полюс.

* Г. Я. Седов на пароходе «Фока» отправился в 1912 г. Экспедиция достигла 81°40′ северной широты.

* В 1925 г. Руал Амундсен долетел на самолете до 88° северной широты.

* Спустя год Ричард Эвелин Бэрд на самолете долетел до полюса и возвратился в Шпицберген.

* В 1926 г. Руал Амундсен на дирижабле «Норвегия» перелетел со Шпицбергена на Аляску через полюс.

* Долетел до полюса в 1928 г. на дирижабле «Италия» Умберто Нобиле. На обратном пути дирижабль потерпел катастрофу.

* В 1928 г. Джордж Губерт Уилкинс и Бэн Эйельсон пролетели на самолете в стороне от полюса.

* В 1931 г. Уилкинс на подводной лодке «Наутилус» дошел до льдов полярного бассейна, но вследствие потери руля глубины вынужден был возвратиться.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Аксель Альман — Борьба за Северный и Южный полюсы. Перевод М. П. и М. А. Дьяконовых по датскому изданию, проредактированному полярным исследователем Петером Фрейкеном. — Ленинград. Изд. «Красная газета». 1930 г. 242 стр.

Проф. К. Гассерт — Исследование полярных стран. История путешествий к Северному и Южному полюсам с древнейших времен до настоящего времени. — Одесса. Изд. «Матезис». 1912 г.

Ф. Гельвальд — В области вечного льда. История путешествий к Северному полюсу с древнейших времен. — СПБ. Изд. Суворина. 1884 г.

Р. Л. Самойлович — Путь к полюсу. (Очерк истории северных полярных экспедиций). Ленинград. Изд. Всес. аркт. ин-та. 1933 г.

В. Ю. Визе — Моря советской Арктики. — Ленинград. Изд. Главсевморпути. 1936 г.

М. А. Дьяконов — Пугешествия в полярные страны. — Ленинград. Изд. Всес. аркт. ин-та. 1933 г.

А. И. Лебедев — К ледяному сердцу Арктики. Путешествия на далекий север (с XVI века). — Москва. Учпедгиз 1935 г.

Э. Кэн — Путешествия и открытия 2-й Гринельской экспедиции в северные полярные страны. — СПБ. 1860 г.

Арктическая экспедиция доктора Гейса — «Современная летопись» № 46. 1861 г.

Юлиус Пайер — 725 дней во льдах Арктики. Перевод и редакция П. и Л. Ретовских. — Ленинград. Изд. Главсевморпути. 1935 г. 302 стр.

Джордж Де-Лонг — Плавание «Жаннеты». Сокращенный перевод с англ. Г. Б. Кричевского с вступит. статьей С. Е. Лиона. — Ленинград. Изд. Главсевморпути. 1936 г. 460 стр.

А. Грили— Три года в Арктике. 1881—1884 гг. Перевод с английского.—Ленинград. Изд. Главсевморпути. 1935 г.

„На „Орле" к полюсу". — Гибель экспедиции Андрэ. Перевод М. П. и М. А. Дьяконовых с норвежского издания, с послесловием проф. Р. Л. Самойловича. — Ленинград — Москва Гиз. 1931 г. 270 стр.

В. Ю. Визе — Судьба Андрэ. Экспедиция на воздушном шаре к Шпицбергену в 1897 г. Бюллетень Всес. аркт. ин-та № 1-2 1931 г.

Фритьоф Нансен— Путешествия через Гренландию, к Северному полюсу и в Сибирь. Изложил В. Станкевич.—Берлин. Изд. З. И. Гржебина. 1923 г. 390 стр.

„К Северному полюсу" — Экспедиция герцога Абруцкого. Перевод с немецкого М. Волошиновой. Библиотека «Всходов» № 12.—СПБ. 1909 г. 144 стр.

Роберт Пири — Северный полюс. — Ленинград. Издание Главсевморпути. 1935 г.

Н. В. Пинегин— Записки полярника.—Архангельск. Севкрайгиз. 1936 г. 330 стр.

Руал Амундсен — Собрание сочинений. — Ленинград. Изд. Главсевморпути. Том IV. 1936 г. 388 стр.

Руал Амундсен— По воздуху до 88° северной широты. Авторизованный перевод Дьяконовых.—Москва—Ленинград. Гиз. 1926 г. 274 стр.

Р. Л. Самойлович — О льдах Арктики.

Харальд Свердруп—Во льды на подводной лодке. Авторизованный перевод с норвежского М. А. Дьяконова. Предисловие проф. В. Ю. Визе. — Ленинград. Изд. Всес. аркт. ин-та. 1934 г. 120 стр.

Статьи, опубликованные в мае—июне 1937 года в газетах «Правда» и «Известия».

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

От издательства 7

[redacted] 9

[redacted] 12

Академик О. Ю. Шмидт—Зачем мы стремимся на полюс 13

Фр. Гельвальд—В области вечного льда 32

Аксель Альман—Эдуард Парри 36

Д-р Элиас Кент Кэн—Путешествия и открытия . 45

Аксель Альман—Борьба за Северный и Южный полюсы 56

Юлиус Пайер—725 дней во льдах Арктики 67

С. Е. Лион—Мои встречи с участниками экспедиции „Жаннеты“ 86

А. Грили—Три года в Арктике 103

В. Станкевич—Во тьме и льдах 113

Саломон Август Андрэ, Нильс Стриндберг—Полет „Орла“ 126

Умберто Каньи—Санная экспедиция к Северному полюсу 143

Роберт Пири—Северный полюс 153
Н. В. Пинегин—Записки полярника 168
Руал Амундсен—По воздуху до 88° северной широты 195
Руал Амундсен—Бэрд 205
Руал Амундсен—Первый полет над Ледовитым океаном 212
Р. А. Самойлович—Во льдах Арктики 222
Харальд Свердруп—Уилкинс 241
Харальд Свердруп—Во льды на подводной лодке . 252
Р. А. Самойлович—Путь к полюсу 267

БОЛЬШЕВИКИ НА ПОЛЮСЕ

Первые сутки на полюсе 271
Согреты сталинской заботой 273
Акад. О. Ю. Шмидт—Сталинское задание выполнено 274
М. Водопьянов—Большевики на полюсе 282
М. И. Шевелев—Самолет на полюсе 297
И. Папанин—В сердце Арктики 307
Э. Кренкель—Генеральная репетиция 320
Е. Федоров—Где нет долготы 326
П. Ширшов—Мы начинаем работать 336
Хронология путешествий к Северному полюсу . . . 343
Перечень использованной литературы 345

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

ОФОРМЛЕНИЕ ХУДОЖНИКА Н. ЖУКОВА

Редактор *М. Тюрин*

Технический редактор *Т. Зильберов*

Корректора *В. Песковская, А. Стрепихеева*

Сдано в производство 9/VII 1937 г. Подписано к печати 17/VIII 1937 г. М. Г. 632. Инд. Ю-8. Формат бумаги 72×94½. 11 печ. л., 12,7 уч. авт. л.

Уполномоченный Главлита Б-26756. Тираж 100.000 экз. Зак. тип. 3324.

Набрано на фабрике Юношеской книги Сняты матрицы и отпечатано 1-й Образцовой типографией.

Цена 3 р. 25 к.

Переплет 1 р. 25 к.

Издательство обращается к читателям и библиотекам с просьбой сообщить свое мнение о настоящей книге, а также о качестве издания. Отзывы просьба сообщить в адрес: Москва, Центр, Новая площ., д. 6/8.

„МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ"

F97

M 10809